

Förord

Genom beslut den 9 juli 2012 uppdrog chefen för Justitiedepartementet åt hovrättsrådet, tillika vice ordförande på avdelning, Susanne Kaevergaard att biträda departementet med att överväga lagstiftning mot s.k. eftersupning.

Under arbetet har flera myndigheter och andra som verkar inom det område som uppdraget avser bistått med olika uppgifter och synpunkter i frågan. Jag har sammanträffat med Johan Ahlner och Fredrik Kugelberg hos Rättsmedicinalverket. Jag vill varmt tacka för allt detta.

Genom denna promemoria är uppdraget slutfört.

Malmö i maj 2013

Susanne Kaevergaard

Innehåll

1	Sammanfattning	7
2	Bakgrund	9
3	Gällande bestämmelser och bevismöjligheter	13
3.1	Straffansvar för rattfylleri och grovt rattfylleri	13
3.2	Straffansvar för trafikonykterhet vid tunnelbana och spårväg	15
3.3	Straffansvar för sjöfylleri och grovt sjöfylleri	16
3.4	Straffansvar för trafikonykterhet på järnväg	17
3.5	Straffansvar för flygfylleri och grovt flygfylleri	18
3.6	Bevismöjligheter	20
3.6.1	Alkoholpåverkan	20
3.6.2	Påverkan av narkotika och andra berusande medel	22
3.7	Förundersökning m.m.	23
4	Lagstiftning i Norge, Danmark och Finland	27
4.1	Norge	27
4.2	Danmark	29

4.3	Finland	29
5	Kartläggning av problemet	31
5.1	Inledning	31
5.2	Antalet polisanmälda och lagförda trafiknykterhetsbrott	32
5.3	Polisen	33
5.4	Tullverket	34
5.5	Kustbevakningen	35
5.6	Åklagarmyndigheten	35
5.7	Rättsmedicinalverket och Statens kriminaltekniska laboratorium	37
6	Ett straffansvar för efterförtäring och efterbruk?	41
6.1	Utgångspunkter för frågan om ett straffansvar bör införas	41
6.2	Ett straffansvar bör inte införas	44
7	En möjlig utformning av ett straffansvar	65
7.1	Inledning	65
7.2	Den närmare utformningen	67
7.3	Straffbestämmelsernas lydelse och en kommentar	82
7.4	Övriga bestämmelsernas lydelse och en kommentar	97

1 Sammanfattning

I denna promemoria analyseras om det bör införas ett straffansvar för s.k. eftersupning. Med eftersupning menas att en person som misstänks för rattfylleri men som anträffats en stund efter körningen har druckit alkohol först efter färden eller påstår att han eller hon gjort det. Det analyseras också om ett straffansvar bör omfatta även bruk av narkotika och andra berusande medel efter färd samt förare av andra färdmedel, t.ex. fartyg, och andra personer som kan göra sig skyldiga till trafiknykterhetsbrott. I promemorian används begreppen efterförtäring och efterbruk.

I promemorian presenteras också en kartläggning av problemet. Den visar bl.a. att det som främst förekommer är efterförtäring av alkohol eller påståenden om detta efter färd med personbilar och lastbilar.

Analysen utmynnar i bedömningen att ett straffansvar för efterförtäring och efterbruk inte bör införas. De huvudsakliga skälen är följande.

Ett straffansvar skulle visserligen skydda intresset av att utreda och lagföra trafiknykterhetsbrott. Det skulle dock skilja sig från andra straffbestämmelser som syftar till att skydda utredning och lagföring av brott. Ansvaret skulle innebära att en trafiknykterhetsbrottsling straffas för att han eller hon har förvanskat bevisningen om sitt trafiknykterhetsbrott. Detta är oförenligt med den grundläggande och generella straffrättsliga principen om att det inte är straffbart att dölja egen brottslighet. Principen bör inte frångås. Det gäller särskilt som en brottsling får undanröja eller förvanska bevis om andra straffbelagda handlingar som är allvarligare än trafiknykterhetsbrott, såsom mord och

rån. Det kan också ifrågasättas om efterförtäring och efterbruk är särskilt straffvärt jämfört med dessa fall som alltså hitintills inte har ansetts värda att bestraffa.

En straffsanktion skulle vidare endast delvis utgöra ett effektivt medel för att motverka efterförtäring och efterbruk. Det beror bl.a. på att det finns faktorer som kan göra att trafiknykterhetsbrottslingar väljer att efterförtära och efterbruka, eller påstå att de gjort det, i syfte att de ska dömas för detta och inte för trafiknykterhetsbrott. Dessutom finns andra åtgärder än lagstiftningsåtgärder som är effektiva för att möta problemet. Utredningsåtgärder kan många gånger visa att det inte varit fråga om efterförtäring eller efterbruk, åtminstone inte enbart. Det gäller särskilt alkoholförtäring som är det vanligaste.

I promemorian övervägs ändå, i enlighet med uppdraget, hur ett straffansvar för efterförtäring och efterbruk skulle kunna utformas. Ett eventuellt straffansvar bör utformas brett på följande sätt.

Samtliga färdmedel och personer som avses i bestämmelserna om trafiknykterhetsbrott omfattas. Exempelvis omfattas förare av motordrivna fordon, de som har framfört fartyg eller i övrigt på fartyg har fullgjort en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss samt förare av maskindrivna spårfordon på järnväg eller tunnelbana. Både förtäring av alkohol och bruk av narkotika och andra berusande medel omfattas. Förtäringen eller bruket ska ha skett inom de närmaste sex timmarna efter färden eller fullgörandet av trafiksäkerhetsuppgiften. Färden eller fullgörandet av uppgiften ska kunna medföra utredning om trafiknykterhetsbrott. För ansvar krävs uppsåt. Oaktsamhet räcker dock i förhållande till omständigheten att det kan bli en brottsutredning. Från straffansvaret undantas fall då narkotika brukas i enlighet med en läkares eller en annan behörig receptutfärdares ordination. Straffansvaret gäller inte heller när blodprov eller alkoholutandningsprov har tagits på den enskilde eller det har beslutats att sådant prov inte ska tas. Straffskalan är böter eller fängelse i högst sex månader.

Ett straffansvar skulle kunna träda i kraft den 1 juli 2014.

2 Bakgrund

Straffbestämmelser om onykterhet i trafiken finns i ett flertal lagar. Bestämmelserna gäller dem som för eller fullgör andra viktiga trafiksäkerhetsuppgifter avseende motordrivna fordon, fartyg, luftfartyg samt spårvagnar och maskindrivna spårfordon på järnväg, tunnelbana och spårväg. Som samlingsbegrepp används i denna promemoria ordet färdmedel. Straffbestämmelserna omfattar användning av alkohol, narkotika och andra medel med trafikfarlig påverkan. Medel av det sistnämnda slaget benämns i fortsättningen andra berusande medel.

Vid utredning av misstänkta rattfylleribrott enligt lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen), som omfattar bl.a. personbilar, förekommer det att den misstänkte anträffas en stund efter avslutad färd och då har eller påstår sig ha druckit alkohol först efter färden. Detta brukar kallas eftersupning. Försättningsvis används i stället ordet efterförtäring, eftersom termen förtäring används i straffbestämmelserna om trafikonykterhet. Bakom ett påstående om efterförtäring kan ligga olika sakförhållanden. Den misstänkte kan ha druckit före eller under färden men inte efteråt. Den misstänkte kan ha druckit både före eller under färden och efter denna. Det kan också vara så att den misstänkte har druckit enbart efter färden. Även narkotika och andra berusande medel kan ha brukats eller påstås ha brukats först efter färden. För att beskriva detta används ordet efterbruk. Påståenden om efterförtäring och efterbruk kan också göras av förare av andra färdmedel än de som avses i trafikbrottslagen eller av andra personer som omfattas av bestämmelserna om trafiknykterhetsbrott.

Efterförtäring och efterbruk kan medföra svårigheter att utreda trafiknykterhetsbrott. Att säkra bevisning för att kunna styrka brott i dessa fall är i regel mer resurskrävande än vad som är normalt vid andra misstänkta trafiknykterhetsbrott där det inte görs invändningar om efterförtäring och efterbruk. Ytterst kan efterförtäring och efterbruk innebära att misstänkta undgår straffansvar för trafiknykterhetsbrott som de faktiskt har begått.

Frågan om det bör införas lagstiftning mot efterförtäring och efterbruk har varit aktuell under lång tid såvitt gäller alkoholförtäring och fordon som omfattas av trafikbrottslagen. Flera statliga utredningar har analyserat frågan, dock utan att det har lett till lagstiftningsåtgärder. Utredningarna har övervägt två olika lösningar. En av dessa har varit att införa en presumptionsregel i bestämmelserna om trafiknykterhetsbrott av innebörd att den enskildes alkoholförtäring i sin helhet ska anses ha skett före färdens slut, om det inte motbevisas av honom eller henne. Den andra lösningen har varit att kriminalisera alkoholförtäring efter färd som ett särskilt brott.

1949 års trafiknykterhetsutredning (SOU 1953:20) föreslog att presumptionsregeln skulle införas. Förslaget avstyrktes dock vid remissbehandlingen av det skälet att regeln innebar ett avsteg från den grundläggande principen om åklagarens skyldighet att styrka åtalet. 1957 års trafiknykterhetskommitté (SOU 1963:72) förordade varken presumptionsregeln eller en särskild kriminalisering. 1966 års trafiknykterhetsbrottskommitté (SOU 1970:61) föreslog i sin tur att efterförtäring skulle kriminaliseras som ett särskilt brott. Flertalet remissinstanser var dock tveksamma till förslaget.

Senast utreddes frågan av Rattfylleriutredningen (SOU 2006:12), som kom till slutsatsen att någon kriminalisering inte borde ske. Vid remissbehandlingen av utredningens ställningstagande instämde majoriteten av remissinstanserna i detta, däribland de brottsbekämpande myndigheterna. Några remissinstanser, bl.a. Rättsmedicinalverket, Statens kriminaltekniska laboratorium, Motorförarnas Helnykterhetsförbund och

IOGT-NTO, ansåg dock att lagstiftning borde införas eller övervägas vidare.

I riksdagen har det motionerats i frågan om lagstiftning mot efterförtäring med jämna mellanrum, bl.a. i samband med riksdagsbehandlingen av regeringens proposition En samlad strategi för alkohol-, narkotika-, dopnings- och tobakspolitiken (prop. 2010/11:47). Socialutskottet, som var ansvarigt utskott, föreslog med bifall till en motion att riksdagen skulle tillkännage att regeringen ska återkomma med ett förslag som kriminaliserar eftersupning (bet. 2010/11:SoU8 p. 19). Justitieutskottet, som bereddes tillfälle att yttra sig, ansåg att motionen borde avstyrkas och hänvisade till att utskottet under senare år vid ett flertal tillfällen hade behandlat motionsyrkanden med samma innehåll och då avstyrkt dessa (se bet. 2005/06:JuU23 s. 8 f., 2009/10:JuU7 s. 44 f. och 2010/11:JuU8 s. 37 f.). Riksdagen beslutade i enlighet med socialutskottets förslag (rskr. 2010/11:203).

I denna promemoria övervägs om det bör införas ett straffansvar för efterförtäring av alkohol och efterbruk av narkotika och andra berusande medel för de personer och de färdmedel som omfattas av bestämmelserna om trafiknykterhetsbrott.

3 Gällande bestämmelser och bevismöjligheter

3.1 Straffansvar för rattfylleri och grovt rattfylleri

I lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott finns bestämmelser om rattfylleribrott, inklusive drograttfylleri, i 4 och 4 a §§. I 4 § föreskrivs straffansvar för rattfylleribrott av normalgraden och i 4 a § föreskrivs ansvar för grovt rattfylleri. Straffet för rattfylleri är böter eller fängelse i högst sex månader. Straffskalan för grovt rattfylleri sträcker sig från fängelse i lägst 14 dagar till fängelse i högst två år. Bestämmelserna avser motordrivna fordon och spårvagnar.

Enligt 4 § första stycket döms den för rattfylleri som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften. Detta är den s.k. promille-regeln.

För rattfylleri döms också, enligt andra styckets första mening, den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter färden finns något narkotiskt ämne kvar i blodet. Denna bestämmelse innehåller ett straffansvar för drograttfylleri och innebär i princip en nollgräns för narkotika. Hänvisningen till 8 § narkotikastrafflagen innebär att bestämmelsen omfattar både illegal narkotika och legal narkotika, dvs. narkotikaklassade ämnen som ingår i läkemedel. Situationer där vissa typer av narkotika omvandlas i

kroppen och bildar metaboliter som kan utgöra andra narkotiska ämnen omfattas också. Ansvar för drograttfylleri gäller dock inte, enligt andra meningen i andra stycket, om narkotikan intas i enlighet med en läkares eller en annan behörig receptutfärdarens ordination. Undantaget gäller för förare som medicinerat med narkotikaklassat läkemedel i enlighet med den instruktion som läkaren eller receptutfärdaren lämnat. Dessa förare kan dock i stället omfattas av reglerna om s.k. kliniskt rattfylleri i paragrafens tredje stycke. Undantaget omfattar inte förare som brukat illegalt åtkomna narkotikaklassade läkemedel och inte heller förare som överdoserat egna sådana läkemedel.

För rattfylleri döms vidare, enligt tredje stycket, den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det kan antas att han eller hon inte kan framföra fordonet på ett betryggande sätt. Detsamma gäller om föraren är lika påverkad av något annat medel. Detta stycke tar sikte på fall då det saknas bevisning om alkoholkoncentrationen. Det omfattar också fall då andra medel som ger upphov till trafikfarlig påverkan har använts. Sådana medel är exempelvis narkotika, olika bedövningsmedel, smärtstillande medel, medel mot epilepsi, medel mot allergier och andningssvårigheter, vissa hostmediciner samt olika lösnings- och reningsmedel.

Första och andra styckena i paragrafen gäller, enligt fjärde stycket, inte förare av motordrivna fordon som är avsedda att föras av gående. Vidare gäller, enligt femte stycket, inte första- och tredje styckena om förandet av fordonet ingår som ett led i en vetenskaplig eller därmed jämförlig undersökning som fått tillstånd av regeringen eller en myndighet som regeringen bestämt.

Enligt 4 a § döms för grovt rattfylleri, om ett brott som avses i 4 § första, andra eller tredje stycket är att anse som grovt. Vid bedömning av om brottet är grovt ska särskilt beaktas om

- 1) föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,
- 2) föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller

3) framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

3.2 Straffansvar för trafikonykterhet vid tunnelbana och spårväg

I 30 § första stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg föreskrivs straffansvar för den som för ett maskindrivet spårfordon på tunnelbana efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften. Straffet är böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms enligt andra stycket den som för ett maskindrivet spårfordon på tunnelbana efter att ha intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter färden finns något narkotiskt ämne kvar i blodet. Detta gäller dock inte om narkotikan intagits i enlighet med en läkares eller en annan behörig receptutfärdares ordination.

Till samma straff döms också, enligt tredje stycket, den som för ett maskindrivet spårfordon på tunnelbana och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det kan antas att han eller hon inte kan framföra fordonet på ett betryggande sätt. Dessamma gäller om föraren är lika påverkad av något annat medel.

Enligt fjärde stycket döms till fängelse i högst två år, om ett brott som avses i första, andra eller tredje stycket är att anse som grovt. Vid bedömande av om brottet är grovt ska särskilt beaktas om

1) föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,

2) föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller

3) framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Slutligen döms, enligt femte stycket, den som utan att föra ett sådant fordon som avses i första stycket vid tunnelbana fullgör en tjänst där det ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten och då är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att han eller hon inte kan utföra dessa uppgifter på ett betryggande sätt. Straffet är böter eller fängelse i högst två år.

3.3 Straffansvar för sjöfylleri och grovt sjöfylleri

I sjölagen (1994:1009) finns bestämmelser om sjöfylleribrott i 20 kap. 4 och 5 §§. I 4 § föreskrivs straffansvar för sjöfylleri av normalgraden och i 5 § för grovt sjöfylleri. Straffansvaret innehåller inte någon nollgräns för narkotika men däremot en bestämmelse om kliniskt fylleri som omfattar både alkohol och andra medel med trafikfarlig påverkan, inklusive narkotika. Straffet för sjöfylleri är böter eller fängelse i högst sex månader och för grovt sjöfylleri fängelse i lägst 14 dagar och högst två år.

Enligt 4 § första stycket döms den för sjöfylleri som framför ett fartyg efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften. Denna promilleregeln omfattar fartyg som med motordrift kan framföras med en hastighet om minst femton knop eller som har ett skrov med en största längd av minst tio meter. Regeln omfattar även den som utan att framföra fartyget i övrigt på ett sådant fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss.

För sjöfylleri döms också, enligt andra stycket, den som framför ett fartyg eller i övrigt på ett fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel att det kan

antas att han eller hon inte kan utföra uppgiften på ett betryggande sätt. Denna bestämmelse omfattar alla fartyg.

Enligt 5 § döms för grovt sjöfylleri, om ett brott som avses i 4 § är att anse som grovt. Vid bedömning av om brottet är grovt ska särskilt beaktas om

1) gärningsmannen har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,

2) gärningsmannen annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel,

3) den uppgift som gärningsmannen haft att fullgöra har varit särskilt krävande med hänsyn till fartygets egenskaper eller andra omständigheter, eller

4) framförandet av fartyget har inneburit en påtaglig fara för säkerheten till sjöss.

3.4 Straffansvar för trafikonykterhet på järnväg

I 10 kap. 2 § första stycket järnvägslagen (2004:519) föreskrivs straffansvar för den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften. Straffet är böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms, enligt andra stycket, den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg efter att ha intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter färden finns något narkotiskt ämne kvar i blodet. Detta gäller dock inte om narkotikan intagits i enlighet med en läkares eller en annan behörig receptutfärdares ordination.

Till samma straff döms vidare, enligt tredje stycket, den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det kan antas att han eller hon inte

kan framföra fordonet på ett betryggande sätt. Detsamma gäller om föraren är lika påverkad av något annat medel.

Enligt fjärde stycket döms till fängelse i högst två år, om ett brott som avses i första, andra eller tredje stycket är att anse som grovt. Vid bedömande av om brottet är grovt ska särskilt beaktas om

1) föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,

2) föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller

3) framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Slutligen döms, enligt femte stycket, den som utan att föra ett sådant fordon som avses i första stycket vid järnväg fullgör en tjänst där det ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten och då är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att han eller hon inte kan utföra dessa uppgifter på ett betryggande sätt. Straffet är böter eller fängelse i högst två år.

3.5 Straffansvar för flygfylleri och grovt flygfylleri

I luftfartslagen (2010:500) finns bestämmelser om flygfylleribrott i 13 kap. 2 och 3 §§. I 13 kap. 2 § föreskrivs straffansvar för flygfylleribrott av normalgraden och i 13 kap. 3 § föreskrivs ansvar för grovt flygfylleri. Straffet för flygfylleri är böter eller fängelse i högst sex månader. Straffskalan för grovt flygfylleri sträcker sig från fängelse i lägst 14 dagar till fängelse i högst två år.

Enligt 13 kap. 2 § första stycket döms för flygfylleri den som manövrerar ett luftfartyg eller i övrigt ombord på ett luftfartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter fullgörandet av uppgifterna uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften. Detsamma gäller den som utövar tjänst

som anges i 6 kap. 20 §. Den bestämmelsen omfattar flygledare i flygtrafikledningstjänst och flygtekniker samt, i den omfattning som regeringen föreskriver det, annan personal inom markorganisationen med tjänstgöring som är av betydelse för flygsäkerheten.

För flygfylleri döms vidare, enligt andra stycket, den som manövrerar ett luftfartyg eller i övrigt ombord på ett luftfartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten eller som utövar tjänst som anges i 6 kap. 20 § efter att ha intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter fullgörandet av uppgifterna finns något narkotiskt ämne kvar i blodet. Detta gäller dock inte om narkotikan intagits i enlighet med en läkares eller en annan behörig receptutfärdares ordination.

Enligt tredje stycket döms också den för flygfylleri som manövrerar ett luftfartyg eller i övrigt ombord på ett luftfartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten eller som utövar tjänst som anges i 6 kap. 20 § och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel att det kan antas att han eller hon inte kan fullgöra sina uppgifter på ett betryggande sätt.

Enligt 13 kap. 3 § döms för grovt flygfylleri, om ett brott som avses i 13 kap. 2 § är att anse som grovt. Vid bedömande av om brottet är grovt ska särskilt beaktas om

- 1) gärningsmannen har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,
- 2) gärningsmannen annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller
- 3) gärningsmannen har fullgjort sin uppgift på ett sätt som inneburit påtaglig fara för flygsäkerheten.

3.6 Bevismöjligheter

3.6.1 Alkoholpåverkan

Genom ett alkoholutandningsprov eller ett blodprov är det möjligt att bestämma alkoholhalten i en persons kropp vid provtagningstillfället. En klinisk undersökning kan också visa på alkoholpåverkan. Däremot går det inte att genom ett enskilt sådant prov eller genom en sådan undersökning fastställa när i tiden personen har druckit alkoholen. Ett alkoholutandningsprov eller ett blodprov kan dock tillsammans med uppgifter om personens kön och kroppsvikt samt mängden alkohol som förtärts och när det skett ge en ungefärlig uppfattning om vilken alkoholmängd som personen borde ha i kroppen vid provtagningen. Om alkoholhalten i kroppen är mycket hög, kan det visa att åtminstone en viss del av alkoholen måste ha förtärts en inte obetydlig tid före provtagningen.

En analys av två i tiden näraliggande blodprov utgör inte heller ett tillräckligt underlag för att avgöra om den huvudsakliga alkoholförtäringen skett i nära anslutning till provtagningen. Det beror på att blodproven sällan har tagits under den tidsperiod som alkoholupptaget sker i kroppen. Den högsta alkoholhalten i blodet uppnås snart efter förtäringen och ofta innan det första blodprovet hinner tas. Även om analysresultaten visar att blodalkoholkurvan är fallande kan det därför inte uteslutas att alkoholförtäringen har skett nära in på provtagningen. Om ett urinprov tas i anslutning till de två blodproven, förbättras dock möjligheten att bedöma tidpunkten för förtäringen. En hög alkoholhalt i urinen i kombination med en fallande blodalkoholkurva talar för att det huvudsakliga alkoholintaget ligger längre tillbaka i tiden. På motsvarande sätt förhåller det sig med alkoholutandningsprov.

Bästa möjliga underlag för att kunna bestämma tidpunkten för alkoholförtäringen är ett blodprov och två urinprov tagna med en timmes mellanrum. Genom en analys av dessa kan man bedöma om åtminstone det huvudsakliga alkoholintaget har skett i nära anslutning till provtagningen eller längre tillbaka i

tiden. En förutsättning är att det inte har gått för lång tid mellan tidpunkten för den påstådda förtäringen och provtagningen. Möjligheten att bedöma ett påstående om att förtäring skett vid en viss tidpunkt försvåras, om det har förflutit mer än två timmar fram till den första urinprovstagningen.

Genom att jämföra alkoholhalten i blodet och urinen vid två tillfällen kan det alltså bedömas när den huvudsakliga alkoholförtäringen skett i förhållande till när proverna togs. Alkoholhalten i urinen har nämligen en eftersläpning i förhållande till alkoholhalten i blodet på en till två timmar och återspeglar därmed blodalkoholhalten en till två timmar tidigare under den tid som urinen bildades och samlades i urinblåsan. Två urinprov som visar en fallande alkoholkurva ger stöd för att alkoholförtäringen inte i huvudsak har skett inom de närmaste en till två timmarna före det första urinprovet. I ett sådant fall kan generellt sägas att ett påstående om att förtäring skett efter en färd är oförenligt med analysresultatet. Om urinalkoholhalterna i stället är stigande, talar det för att personen nyligen har druckit alkohol. Då kan efterförtäring inte uteslutas baserat på analysresultatet.

Rättsmedicinalverkets (RMV) rättskemiska avdelning analyserar blodprov och urinprov i ärenden där den misstänkte har påstått att han eller hon förtärt alkohol först efter en färd. RMV skriver också utlåtanden och i en del fall hörs de som är ansvariga för utlåtandena i rättegångar om trafiknykterhetsbrott. Tidigare handlade Statens kriminaltekniska laboratorium, gruppen för alkoholutandning, ärenden i vilka alkoholutandningsprov hade ifrågasatts och där efterförtäring påståtts. Sedan år 2010 handläggs alla analysärenden om efterförtäring av RMV. Enligt RMV går det ofta att vederlägga påståendena om efterförtäring.

Utöver provtagning och analyser av prover kan annan bevisning vederlägga påståenden om efterförtäring. Det kan finnas vittnesiakttagelser av den misstänkte som utesluter att sådan förtäring skett. En undersökning av fordonet och området kring detta eller platsen där den misstänkte annars anträffats kan resultera i ett konstaterande att det saknas tomma eller delvis

urdruckna flaskor med alkohol. Även annan bevisning kan finnas.

3.6.2 Påverkan av narkotika och andra berusande medel

När det gäller bruk av narkotika går det inte att använda samma metod som vid alkoholförtäring, med ett blodprov och två urinprov, för att avgöra tidpunkten för bruket. Anledningen till detta är att narkotika tas upp, fördelas och bryts ned i kroppen på ett mer komplicerat sätt än vad alkohol gör. Hur detta sker varierar dessutom beroende på vilket slag av narkotika det är fråga om. Olika angreppssätt måste användas beroende på vilken drog det handlar om. Bedömningarna är mycket svåra.

Blodprov tas för att avgöra halten narkotika i blodet. Provet måste tas så fort som möjligt, om det ska kunna bedömas när i tiden som narkotikan har brukats. Då kan eventuellt bedömas om tiden för upptag från mag- och tarmkanalen har varit tillräcklig för att förklara den uppmätta halten i blodet. Detta går dock inte, om drogen har injicerats. För vissa substanser kan det vara möjligt att bestämma omvandlingsprodukter i kroppen, metaboliter, för att eventuellt kunna bedöma om det har varit fråga om ett nyligen gjort engångsintag av substansen. Ett urinprov bör också tas så tidigt som möjligt för att det eventuellt ska kunna dras någon slutsats utifrån hur mycket av substansen och eventuella metaboliter som hunnit utsöndras i urinen. Bedömningen av när i tiden narkotikabruket skett försvåras av att renheten hos den använda narkotikan oftast är okänd när det gäller illegala droger. Dessutom är den använda mängden ofta vagt angiven.

RMV analyserar blodprov och urinprov i ärenden där det påstås att narkotika eller ett narkotikaklassat läkemedel använts först efter en färd. I arbetet kan ingå att skriva utlåtanden och medverka i rättegångar om trafiknykterhetsbrott. Enligt RMV är det i de flesta fall omöjligt att närmare fastställa tidpunkten för ett narkotikabruk och därmed att vederlägga ett påstående om

efterbruk. Detta gäller också vid en misstänkt överdosering av ett eget narkotikaklassat läkemedel.

Vad gäller andra berusande medel än alkohol och narkotika, t.ex. lösningsmedel, är de svårare att upptäcka genom provtagning. RMV handlägger även sådana analysärenden. Ibland kan det synas tecken på ett sådant medel i en alkoholanalys. Normalt letar dock inte RMV efter dessa medel i sina andra analyser. Det krävs att den brottsutredande myndigheten begär detta. Påverkan av sådana berusande medel kan konstateras också genom att den misstänkte undersöks av en läkare. Det går i princip inte att avgöra när i tiden ett sådant medel har brukats.

På samma sätt som redovisats ovan i fråga om alkoholpåverkan kan det vid misstänkta trafiknykterhetsbrott där det görs påståenden om efterbruk av narkotika eller något annat berusande medel finnas annan bevisning än prover och provresultat.

3.7 Förundersökning m.m.

Förundersökning om trafiknykterhetsbrott enligt 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen), 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 20 kap. 4 § sjölagen (1994:1009), 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) och 13 kap. 2 § luftfartslagen (2010:500) får bedrivas av en polismyndighet eller en åklagare (23 kap. rättegångsbalken). Förundersökning om rattfylleribrott enligt trafikbrottslagen får dessutom bedrivas av Tullverket och Kustbevakningen (3 § lagen [2008:322] om Tullverkets och Kustbevakningens befogenheter att ingripa mot rattfylleribrott). Kustbevakningen får även bedriva förundersökning om sjöfylleri enligt sjölagen (7 a § lagen [1982:395] om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning).

Lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov innehåller bestämmelser om alkoholutandningsprov och vissa bestämmelser om blodprov. Enligt lagen (1 §) får alkoholutandningsprov tas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § trafikbrottslagen, 30 § lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg,

20 kap. 4 § sjölagen, 10 kap. 2 § järnvägslagen, 13 kap. 2 § luftfartslagen eller annat brott på vilket fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning av brottet. Ett alkoholutandningsprov tas av en polisman. Om misstanken gäller rattfylleribrott enligt trafikbrottslagen, får prov även tas av en tjänsteman vid Tullverket eller Kustbevakningen. En kustbevakningstjänsteman får också ta alkoholutandningsprov vid misstanke om sjöfylleri enligt sjölagen. Provet kan användas som bevis för alkoholkoncentrationen i utandningsluften hos den misstänkte och kallas därför bevisprov.

Den som skäligen kan misstänkas för ett trafiknykterhetsbrott får vidare kroppsbesiktigas i syfte att utreda brottet enligt bestämmelser i rättegångsbalken (28 kap. 12 § och 13 § jämförd med 4 §). Med kroppsbesiktning avses bl.a. tagande av prov från människokroppen och undersökning av sådana prov. Genom kroppsbesiktning kan prov tas på kroppsprodukter av vilket slag som helst, t.ex. blod och urin. Blodprov får endast tas av en läkare eller en legitimerad sjuksköterska. Kroppsbesiktning beslutas av undersökningsledaren, åklagaren eller rätten. Om det föreligger fara i dröjsmål, får åtgärden beslutas av en polisman. Gäller misstanken rattfylleri, har en tjänsteman vid Tullverket eller Kustbevakningen samma befogenhet som en polisman har att besluta om kroppsbesiktning (8 § lagen om Tullverkets och Kustbevakningens befogenheter att ingripa mot rattfylleribrott). Samma befogenhet har en kustbevakningstjänsteman dessutom vid misstanke om sjöfylleri (2 § lagen om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning).

Även i de fall då det inte föreligger en misstanke om trafiknykterhetsbrott får alkoholutandningsprov i form av sållningsprov tas (2 § lagen om alkoholutandningsprov). Om den som är skyldig att lämna ett sållningsprov vägrar att medverka till det eller inte kan lämna ett sådant på grund av att han eller hon varit inblandad i en trafikolycka, får ett blodprov tas trots att förutsättningar för det saknas enligt bestämmelserna i rättegångsbalken.

Lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken ger möjlighet att undersöka en persons ögon och ögonrörelser i syfte att ta reda på om personen är påverkad av något annat medel än alkohol (1 §), dvs. narkotika eller något annat medel som omfattas av straffansvaret för trafiknykterhetsbrott.

En ögonundersökning får göras på en förare av ett motordrivet fordon eller ett maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg, om han eller hon kan misstänkas ha gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § trafikbrottslagen, 30 § lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 10 kap. 2 § järnvägslagen eller till något annat brott på vilket fängelse kan följa och som har begåtts i samband med framförandet av fordonet (2 §). En ögonundersökning får vidare göras på den som manövrerar ett luftfartyg eller i övrigt ombord på ett luftfartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten eller som utövar tjänst som avses i 6 kap. 20 § luftfartslagen. Förutsättningen är att det kan misstänkas att personen gjort sig skyldig till brott som avses i 13 kap. 2 § luftfartslagen eller till något annat brott på vilket fängelse kan följa och som har begåtts i samband med manövrerandet, fullgörandet av uppgiften eller utövandet av tjänsten. En ögonundersökning får genomföras endast om den kan ha betydelse för utredningen om brottet. Undersökningen genomförs av en polisman eller, om misstanken gäller rattfylleribrott enligt trafikbrottslagen, en tjänsteman vid Tullverket eller Kustbevakningen (4 §).

Om en ögonundersökning visar att det finns tecken på påverkan av ett otillåtet medel och skälig misstanke om trafiknykterhetsbrott därmed föreligger, får kroppsbesiktning göras enligt bestämmelserna i rättegångsbalken i syfte att utreda brottet, se ovan.

Om den som är skyldig att genomgå en ögonundersökning vägrar att medverka till det eller inte kan genomgå en sådan på grund av att han eller hon varit inblandad i en trafikolycka, får ett blodprov tas på personen trots att förutsättningar för det saknas enligt reglerna i rättegångsbalken.

4 Lagstiftning i Norge, Danmark och Finland

4.1 Norge

I Norge gäller sedan år 1959 ett straffsanktionerat förbud mot efterförtäring. Förbudet infördes på grund av det i vissa fall var svårt att bevisa att en person som misstänktes för ett trafiknykterhetsbrott verkligen hade gjort sig skyldig till det brottet.

Förbudet innebär att en förare av ett motorfordon inte får dricka alkohol eller använda något annat berusande eller bedövande medel under de närmaste sex timmarna efter avslutad körning, om han eller hon förstår eller måste förstå att det kan bli en polisundersökning på grund av körningen. Förbudet gäller dock inte efter det att blodprov eller alkoholutandningsprov har tagits på föraren eller polisen har beslutat att sådant prov inte ska tas.

Straffbestämmelsen gäller fordon som drivs med motor på marken utan skenor. Utöver alkohol omfattas t.ex. narkotika och vissa läkemedel. En förutsättning för straffansvar är att körningen skett på ett sätt som kan föranleda undersökning av polis. Så kan vara fallet när föraren krockat, kört av vägen eller lämnat sitt fordon mitt i en korsning. Både uppsåtlig och oaktsam överträdelse av förbudet är straffbar. Vad gäller villkoret att körningen kan leda till polisutredning krävs dock åtminstone kvalificerad oaktsamhet. Det finns en relativt rikhaltig praxis från domstolarna om hur bestämmelsen ska tolkas.

Straffskalan för brottet är böter och fängelse. Fängelse i Norge kan vara villkorligt eller ovillkorligt. Straffet bestäms i

regel på samma sätt som straffet för rattfylleri med viss promillehalt. Det innebär att straffet normalt blir ett kort villkorligt fängelsestraff och böter. Straffansvar för efterförtäring eller efterbruk kan dömas ut samtidigt som straffansvar döms ut för ett trafiknykterhetsbrott som begåtts vid samma tillfälle, om det senare brottet också går att bevisa. Enligt uppgift från Riksadvokaten i Norge torde det dock i praktiken många gånger vara så att personen åtalas i första hand för trafiknykterhetsbrott och i andra hand för efterförtäring eller efterbruk. Om det förstnämnda brottet då går att bevisa, dömer domstolen inte även för efterförtäringen eller efterbruket.

Motsvarande straffbestämmelse finns vad avser färd med fartyg, spårfordon på bl.a. järnväg och tunnelbana samt luftfartyg. Straffansvaret omfattar samma personer som kan träffas av ansvar för att i påverkat tillstånd ha framfört färdmedlet eller ha utfört en annan uppgift av betydelse för trafiksäkerheten. När det gäller personer som har en sådan annan uppgift är kravet på att det kan bli en polisundersökning knutet till hur vederbörande utfört sin uppgift.

Enligt den norska Riksadvokaten finns det inte några uppgifter om hur ofta det förekommer att en person som misstänks för trafiknykterhetsbrott påstår att han eller hon druckit alkohol först efter körningen. Därmed saknas det också uppgifter om hur ofta en sådan person ändå åtalas och döms. Det är dock i relativt få fall som den misstänkte grips först en stund efter körningen. I de fallen torde det inte vara helt sällan som det påstås att efterförtäring skett. Under 2011 och 2012 dömdes till ansvar för efterförtäring eller efterbruk i 71 fall respektive 94 fall. Fallen torde, åtminstone i huvudsak, ha avsett förare av motorfordon. I 9 respektive 8 fall frikändes de åtalade från sådant ansvar. De fällande domarna kan jämföras med att det under samma år dömdes till ansvar för trafiknykterhetsbrott i drygt 3 700 fall respektive drygt 4 900 fall.

I Norge har det inte gjorts någon undersökning av om införandet av straffansvaret för efterförtäring och efterbruk medför-

de att antalet sådana fall eller påståenden om efterförtäring och efterbruk minskade jämfört med tiden före förbudet.

Det finns inte några planer i Norge på att se över och skärpa, annars ändra eller upphäva straffbestämmelserna om efterförtäring och efterbruk. Frågan tycks inte vara aktuell i den politiska diskussionen.

4.2 Danmark

I Danmark finns det inte någon lagstiftning som motsvarar de norska straffbestämmelserna om förbud mot att använda alkohol och andra berusande medel efter en färd eller en fullgjord annan trafiksäkerhetsuppgift än ett framförande. Det finns inte några planer på att införa en sådan lagstiftning eller låta utreda om en sådan behövs eller är lämplig. Inte heller några andra nya åtgärder för att motverka efterförtäring av alkohol och efterbruk av andra berusande medel i samband med trafik torde vara aktuella.

Det finns inte någon statistik eller några andra uppgifter om hur vanligt det är i Danmark att förare och andra som ansvarar för trafiksäkerhetsuppgifter dricker alkohol eller använder andra berusande medel efter färden eller uppgiften eller påstår att de gjort detta.

I Danmark tas alltid endast ett blodprov vid misstanke om trafikonykterhet. Det gäller även om den misstänkte påstår efterförtäring av alkohol. I sådant fall tas dock provet tidigast två timmar efter den påstådda förtäringen. Några extra kostnader för prov i efterförtäringssituationer uppkommer alltså inte. Däremot kan ibland det danska Retslægerådet behöva höras i dessa situationer och då uppkommer kostnader.

4.3 Finland

Finland har inte någon lagstiftning som motsvarar de norska straffbestämmelserna om förbud mot efterförtäring av alkohol och efter-

bruk av andra berusningsmedel. Inte heller torde det finnas planer på att införa eller utreda en sådan lagstiftning. Några andra nya åtgärder torde inte heller vara aktuella för att motverka efterförtäring och efterbruk.

Det har inte gått att få fram några uppgifter om hur stort problemet med efterförtäring och efterbruk är i Finland. Det samma gäller uppgifter om kostnader för att, t.ex. genom blodprov och urinprov, vederlägga invändningar om sådan förtäring eller sådant bruk.

5 Kartläggning av problemet

5.1 Inledning

I början av 2000-talet undersökte Rattfylleriutredningen i vilken omfattning det förekom påståenden om efterförtäring av alkohol i rattfylleriärenden och i vilken mån dessa ledde till att åtal inte väcktes eller till friande domar. Enligt utredningen förekom sådana påståenden i en mycket liten andel av samtliga rattfylleriärenden under förundersökningsstadiet. Antalet uppgick enligt utredningen till cirka 200–250 per år. Utredningen drog också slutsatsen att påståendena i de allra flesta fall kunde vederläggas.

Rattfylleriutredningens bedömning kritiserades av Motorförarnas Helykterhetsförbund och Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande i en rapport 2007, Rättspraxis vid rattfylleri – en lägesbeskrivning med krav på förändringar. Enligt rapporten var problemet med påståenden om efterförtäring betydande.

Som underlag för denna promemoria har det på nytt kartlagts hur vanligt det är med efterförtäring av alkohol eller påståenden om detta. Det har också undersökts hur vanligt det är med efterbruk eller påståenden om efterbruk av narkotika och andra berusande medel. Kartläggningen avser dessutom samtliga färdmedel och personer som omfattas av bestämmelserna om trafiknykterhetsbrott, dvs. inte enbart rattfylleriärenden. De har vidare kartlagts vilka konsekvenser som beteendet får för lagföringen av trafiknykterhetsbrotten. Slutligen har det närmare undersökts vilka resurser som beteendet tar i anspråk hos Rättsmedicinalverket. Kartläggningen har avsett åren 2008–2012.

Kartläggningen har skett genom frågor till Brottsförebyggande rådet, samtliga polismyndigheter, Tullverket, Kustbevakningen, Åklagarmyndigheten samt Rättsmedicinalverket och Statens kriminaltekniska laboratorium. Det har inte varit möjligt för polismyndigheterna, Tullverket, Kustbevakningen och Åklagarmyndigheten att i exakta tal redogöra för problemets omfattning och konsekvenser uppdelat på vart och ett av de senaste fem åren och på typ av berusningsmedel och färdmedel. Detta på grund av att det saknas effektiva sökmetoder för att få fram sådana svar. Myndigheterna har i stället fått göra uppskattningar avseende 2012 och bedöma hur utvecklingen har varit under de senaste fem åren. Myndigheterna har också tillfrågats om de anser att efterförtäring och efterbruk bör kriminaliseras.

5.2 Antalet polisanmälda och lagförda trafiknykterhetsbrott

Antalet polisanmälda rattfyllerier och grova rattfyllerier har ökat fram till år 2008 för att därefter ha legat på en nivå runt 30 000 per år. Antalet sjönk till drygt 27 000 år 2012. De av brotten som avsett alkoholpåverkan eller påverkan av både alkohol och narkotika uppgick till drygt 15 000 år 2012, till cirka 17 000 under vart och ett av åren 2011 och 2010, till knappt 18 000 år 2009 och till närmare 19 000 år 2008. Antalet lagförda rattfylleribrott uppgick till cirka 22 000 per år under 2008 och 2009 och till cirka 21 000 per år under 2010 och 2011. Statistik för år 2012 är inte tillgänglig än.

Antalet polisanmälda sjöfylleribrott har ökat under åren 2008–2010 för att därefter sjunka under 2011 och 2012. Antalet uppgick till cirka 300 år 2010, drygt 250 år 2011 och knappt 230 år 2012. Exakta uppgifter om antalet lagförda sjöfylleribrott saknas men antalet lagförda brott mot sjölagen generellt uppgick till knappt 220 år 2010 och drygt 280 år 2011. Statistik för år 2012 är inte tillgänglig än.

Motsvarande statistik för övriga trafiknykterhetsbrott saknas.

5.3 Polisen

Samtliga polismyndigheter har svarat. Svar har önskats från både trafikpoliser och andra polismän i yttre tjänst. De flesta polismyndigheterna har lämnat ett gemensamt svar för hela myndigheten. Några myndigheter har lämnat flera svar som kommer från olika delar av myndigheten.

Vad först gäller trafiknykterhetsbrott enligt lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen) har myndigheterna fått uppskatta i hur många ärenden av samtliga rattfylleriärenden under 2012 som det förekommit att den misstänkte har påstått att han eller hon efterförtärt alkohol. De flesta har svarat att det förekommit i mindre än 10 % av fallen. Ingen har svarat att det inte alls förekommit. Ett fåtal har svarat att det förekommit i 11–25 % av ärendena. Av svaren har framgått att de flesta som misstänks för rattfylleri tas på bar gärning och att det då saknas möjlighet till efterförtäring. Några av myndigheterna har tillagt att de siffror som lämnats inte nödvändigtvis betyder att den enskilde har hävdad efterförtäring utan i stället beskriver att polisen har hanterat ärendena som potentiella efterförtäringss-ärenden med anledning av hur den misstänkte påträffats. Någon myndighet har framfört att det har hänt att den misstänkte inte påstått efterförtäring till polisen men gjort det senare i rättegången. De flesta myndigheterna har uppgett att invändningarna om efterförtäring har legat på samma nivå under hela perioden 2008–2012. Några har sett en ökning.

Polismyndigheterna har vidare tillfrågats om det under 2012 har förekommit och i så fall hur ofta att invändningarna lett till att den misstänkte inte blivit rapporterad. Hälften har svarat att detta inte alls förekommit och hälften att det förekommit i upp till 10 % av fallen. Nästan alla har svarat att motsvarande har gällt under 2008–2012.

Vad gäller bruk av narkotika och andra berusande medel efter färd med fordon som omfattas av trafikbrottslagen har drygt hälften av myndigheterna svarat att påståenden om sådant efterbruk inte förekommit alls under 2012. De som har svarat att det

har förekommit har angett att det handlar om mindre än 10 % av samtliga fall. De flesta har angett att det sett likadant ut under 2008–2012 men några enstaka har sett en ökning under perioden. I ett mindre antal fall under 2012 har invändningarna lett till att personen inte har rapporterats. Detsamma har gällt under 2008–2012.

När det sedan gäller påståenden om efterförtäring av alkohol och efterbruk av narkotika och andra berusande medel i övriga trafikonykterhetsärenden, dvs. ärenden om sjöfylleri, flygfylleri, fylleri vid tunnelbana och spårväg samt järnväg, har det framkommit att sådana påståenden är ytterst ovanliga. I den mån det har förekommit har det varit fråga om efterförtäring av alkohol vid sjötrafik. Detta gäller både under 2012 och under hela perioden 2008–2012.

Avslutningsvis har myndigheternas svar på frågan om efterförtäring och efterbruk bör kriminaliseras varit blandade. Många har förespråkat en kriminalisering av förtäring av alkohol efter färd med bil och andra fordon som omfattas av trafikbrottslagen. Några har ansett att en kriminalisering bör gälla alla färdmedel och även narkotika och andra berusande medel. Vissa av dem som förordat ett straffansvar har ansett att problemet i och för sig inte är så stort eller att det finns tillfredsställande metoder och rutiner för att vederlägga påståenden om efterförtäring och efterbruk. Flera andra polismyndigheter har ansett att efterförtäring och efterbruk inte bör kriminaliseras överhuvudtaget. Några har framfört att ett större problem än påståenden om efterförtäring är invändningar om att någon annan har kört fordonet.

5.4 Tullverket

Tullverket, som sedan den 1 juli 2008 får bedriva förundersökning om rattfylleribrott, har fått samma frågor som polismyndigheterna vad gäller rattfylleriärenden. Tullverket har inte haft några ärenden där det förekommit efterförtäring av alkohol eller efterbruk av narkotika eller andra berusande medel under tiden

fr.o.m. den 1 juli 2008 t.o.m. 2012. Enligt Tullverket finns det för verkets del inte behov av lagstiftning mot efterförtäring och efterbruk.

5.5 Kustbevakningen

Kustbevakningen, som sedan den 1 juli 2008 får bedriva förundersökning om rattfylleribrott och sjöfylleribrott, har fått samma frågor som polismyndigheterna vad gäller ärenden om rattfylleri och sjöfylleri.

Vad gäller misstänkta rattfylleribrott har Kustbevakningen inte haft några fall av efterförtäring av alkohol eller efterbruk av narkotika eller andra berusande medel under tiden fr.o.m. den 1 juli 2008 t.o.m. 2012. Enligt Kustbevakningen kan det förklaras med att myndigheten endast genomför rattfyllerikontroller i hamnar där situationen typiskt sett är sådan att föraren påträffas bakom ratten och därför inte med framgång kan hävda efterförtäring eller efterbruk.

När det gäller misstänkta sjöfyllerier har det under 2012 förekommit att det gjorts invändningar om efterförtäring av alkohol. Det har skett i mindre än 10 % av fallen. Motsvarande har gällt under tiden fr.o.m. den 1 juli 2008 t.o.m. 2011. Invändningarna har inte under något av åren medfört att den misstänkte undgått att bli rapporterad. Invändningar om efterbruk av narkotika eller andra berusande medel har inte gjorts vid misstänkta sjöfylleribrott under den angivna femårsperioden.

Enligt Kustbevakningen är problemet hos myndigheten knappast så stort att det finns behov av lagstiftning.

5.6 Åklagarmyndigheten

Åklagarmyndigheten har redovisat separata svar från de olika åklagarkamrarna. Några enstaka kamrar har inte svarat.

En åklagare är i regel inte förundersökningsledare vid misstänkta trafiknykterhetsbrott. I stället är det Polisen eller, vid vissa av brotten, Tullverket eller Kustbevakningen som leder förundersökningen.

Åklagarkamrarnas svar på i hur många ärenden av samtliga rattfylleriärenden under 2012 som det förekommit påståenden om efterförtäring av alkohol och hur utvecklingen sett ut under de senaste fem åren överensstämmer i huvudsak med polismyndigheternas svar. Några av kamrarna har dock sett att påståendena minskat.

Åklagarkamrarna har vidare tillfrågats om det under 2012 förekommit och i så fall hur ofta att ett påstående om alkoholförtäring efter färd med fordon som avses i trafikbrottslagen lett till a) att åtal inte väckts, b) att domstolen frikänt den misstänkte, eller c) att domstolen dömt för brott av normalgraden i stället för grovt brott. De har också fått frågan om siffrorna under a)–c) har ökat, minskat eller legat på samma nivå under perioden 2008–2012. Några har svarat att det under 2012 inte alls förekommit att åtal inte väckts medan några har svarat att åtal inte väckts i 11–25 % av fallen. De allra flesta har svarat att åtal inte väckts i mindre än 10 % av fallen. I de fall där åtal har väckts har invändningarna enligt flera åklagarkamrar lett till att domstolarna under 2012 har frikänt i upp till 10 % av fallen eller dömt för normalgraden av rattfylleri i upp till 10 % av fallen. Ett par kamrar har tillagt att det förekommer att åklagare väljer att väcka åtal endast för rattfylleri och att domstolen därför dömer för den graden av brottet. Vissa har angett att andelen frikännande domar och domar med lindrigare brottsrubriceringar varit större medan andra har uppgett att påståenden om efterförtäring inte alls medfört frikännande domar eller lindrigare brottsrubriceringar. Nästan alla kamrar har svarat att motsvarande gällt sett över tiden 2008–2012.

Samma frågor har ställts beträffande invändningar om bruk av narkotika och andra berusande medel i rattfylleriärenden, dvs. ärenden avseende fordon som omfattas av trafikbrottslagen. Enligt de flesta åklagarkamrarna har det inte förekommit sådana

invändningar under 2012. Enligt några har sådana invändningar gjorts i upp till 10 % av fallen. Motsvarande har gällt 2008–2012. Nästan samtliga har svarat att invändningarna aldrig under 2012 och inte heller under åren dessförinnan medfört att åtal inte väckts, att den tilltalade frikänts eller att domen blivit mildare.

Vad gäller påståenden om efterförtäring och efterbruk i andra trafiknykterhetsärenden tycks sådana inte ha förekommit under perioden fr.o.m. 2008 t.o.m. 2012 såvitt avser flygfylleri, fylleri vid tunnelbana och spårväg samt järnväg. Däremot har det enligt vissa av åklagarkamrarna ibland förekommit invändningar om efterförtäring av alkohol vad gäller misstänkta sjöfyllerier. I något enstaka fall har invändningen lett till att åtal inte väckts eller till att domstolen dömt för sjöfylleri och inte för grovt sjöfylleri. Bilden är densamma för 2012 som för hela perioden 2008–2012.

Åklagarkamrarnas svar på frågan om de anser att efterförtäring och efterbruk bör kriminaliseras har varierat. Majoriteten har svarat att det bör införas lagstiftning, främst vad gäller fordon som omfattas av trafikbrottslagen. En kammare har framhållit att det finns ett stort behov av lagstiftning för sjötrafiken. En stor minoritet har dock svarat att en kriminalisering inte bör ske eller uttryckt en tvekan till en sådan. Det har framförts att problemet är begränsat förutsatt att polisen vidtar de utredningsåtgärder som bör vidtas.

5.7 Rättsmedicinalverket och Statens kriminaltekniska laboratorium

Rättsmedicinalverkets (RMV) rättskemiska avdelning analyserar prov vid misstänkta trafiknykterhetsbrott för att bestämma eventuell påverkan av alkohol, narkotika eller något annat berusande medel. RMV analyserar också tidpunkten för förtäringen eller intaget i de ärenden där den misstänkte påstått efterförtäring eller efterbruk. Verket avger utlåtanden om detta och ibland hörs också den som är ansvarig för utlåtandet vid en rättegång. Fram till år 2010 handlades

vissa sådana ärenden även av Statens kriminaltekniska laboratorium (SKL).

Enligt uppgifter som Rattfylleriutredningen tidigare inhämtat från RMV uppgick antalet ärenden hos verket om efterförtäring av alkohol till 135 år 2002, 131 år 2003 och uppskattningsvis drygt 140 år 2004. Det förekom endast ett fåtal ärenden om efterbruk av narkotika. Motsvarande siffror hos SKL var 12, 3 och 7.

Från RMV och SKL har nu inhämtats uppgifter om respektive myndighets totala antal ärenden om misstänkta trafiknykterhetsbrott och antal efterförtäringensärenden under åren 2008–2012. Myndigheterna har också tillfrågats om antalet utlåtanden som myndigheten avgett och antalet förhör som myndigheten medverkat i vid domstol under perioden samt om hur mycket extra kostnader myndigheten haft för ärenden om efterförtäring och efterbruk. Svaren kan sammanfattas enligt följande.

Under år 2008 handlade SKL 6 ärenden om efterförtäring av alkohol, motsvarande 13 % av samtliga ärenden, och under 2009 ett efterförtäringensärende, motsvarande 6 % av det totala ärendantalet. Samtliga efterförtäringensärenden avsåg förare av personbil. Några domstolsförhör medverkade myndigheten inte i.

Hos RMV uppgick det totala antalet ärenden om trafiknykterhetsbrott till cirka 16 100 år 2008, till cirka 15 400 under vart och ett av åren 2009, 2010 och 2011 samt till cirka 14 600 år 2012. Alkoholanalyser gjordes i 5 670 ärenden år 2008, i 5 161 ärenden år 2009, i 5 080 ärenden år 2010, i 4 297 ärenden år 2011 och i 3 856 ärenden år 2012. Efterförtäringensärendena uppgick till 2 010 år 2008, 1 961 år 2009, 2 383 år 2010, 1 903 år 2011 och 1 667 år 2012. Med efterförtäringensärenden avses både fall där den misstänkte påstått efterförtäring och fall där han eller hon inte gjort det men har anträffats under sådana förhållanden att det funnits utrymme för efterförtäring. Antalet extra analyser som RMV utförde p.g.a. frågeställningen om efterförtäring utgjorde cirka 3 200 såväl år 2008 som år 2009, 3 700 år 2010, 3 100 år 2011 och 2 800 år 2012. I normalfallet analyseras bara ett blodprov i trafikärenden som inkommer till RMV men i efterförtä-

ringsfallen tillkommer två urinprov tagna med en timmes mellanrum eller ett urinprov eller ett extra blodprov.

Antalet skriftliga utlåtanden om efterförtäring från RMV ökade under perioden 2008–2011 liksom det totala antalet utlåtanden i trafiknykterhetsärenden. Under 2012 låg antalet utlåtanden, både beträffande efterförtäring och beträffande trafiknykterhetsbrott generellt, på samma nivå som under 2011. Av samtliga utlåtanden utgjorde utlåtandena om efterförtäring drygt 90 % för vart och ett av åren 2008–2012. Utlåtandena om efterförtäring år 2012 var drygt 30 % fler än de var år 2008.

Droganalyser gjordes i en mycket stor andel av samtliga trafikärenden under 2008–2012. Med droger avses narkotika och narkotikaklassade läkemedel men också andra berusande medel, t.ex. lösningsmedel. RMV analyserar dock enbart för narkotika och narkotikaklassade läkemedel, om det inte begärs att verket också undersöker eventuell förekomst av något annat medel. Några extra analyser görs inte med anledning av en invändning om efterbruk. Påståenden om efterbruk av narkotika är ovanliga enligt RMV. Antalet utlåtanden om efterbruk som verket avgav under dessa år var mycket litet och relativt konstant. Det totala antalet utlåtanden om droger i trafiken ökade. Utlåtandena om efterbruk utgjorde några enstaka procent varje år av det totala antalet utlåtanden.

Under 2008–2011 ökade antalet domstolsförhör som personal från RMV medverkade i. Förhören om efterförtäring av alkohol ökade t.o.m. år 2010 och sjönk sedan något under både 2011 och 2012. Några förhör om efterbruk av narkotika eller andra berusande medel förekom inte under perioden. Andelen förhör om efterförtäring av samtliga förhör varierade mellan drygt 50 % och drygt 60 % per år.

RMV:s kostnad för trafiknykterhetsärenden avseende alkohol varierade under åren 2008–2012 mellan cirka 3,5 miljoner kr och 4 miljoner kr per år. Under 2012 var kostnaden cirka 3,5 miljoner kr. Kostnaden för extra analyser på grund av påståenden om efterförtäring av alkohol varierade 2008–2011 mellan knappt 900 000 kr och drygt 1 miljon kr årligen. Under 2012 var kost-

naden knappt 800 000 kr. Kostnaden för utlåtanden om efterförtäring varierade mellan drygt 430 000 kr och närmare 620 000 kr per år. Under både 2011 och 2012 låg årskostnaden på närmare 620 000 kr. Den sammanlagda kostnaden för analyserna och utlåtandena avseende efterförtäring utgjorde varje år runt 40 % av den totala kostnaden för alkoholärendena.

De ärenden om efterförtäring och efterbruk som förekom 2008–2012 hos RMV avsåg främst förare av personbil och lastbil. I övriga fall var det fråga om förare av motorcykel eller personer som framfört fartyg. I princip samtliga fall avsåg alkohol. Enligt RMV har det oftast gått att vederlägga påståendena om efterförtäring av alkohol. Det är alltså sällan som det, i de ärenden som nått RMV, faktiskt har varit fråga om efterförtäring, åtminstone inte enbart.

6 Ett straffansvar för efterförtäring och efterbruk?

6.1 Utgångspunkter för frågan om ett straffansvar bör införas

Bakom en kriminalisering ligger ett politiskt ställningstagande att ett visst intresse måste skyddas mot ett beteende som är så förkastligt att det bör vara straffsanktionerat och att det är rimligt att rättsväsendets resurser används för att bekämpa beteendet.

Syftet med en kriminalisering är att människor i allmänhet ska avhålla sig från det straffsanktionerade beteendet. Kriminaliseringen ska verka moraltbildande eller moralförstärkande. Ibland påverkar en kriminalisering människor till att uppfatta vissa beteenden som förkastliga, ibland sammanfaller en kriminalisering med ett beteende som redan uppfattas som socialt oacceptabelt.

Kriminalisering som metod för att försöka hindra överträdelser av olika normer i samhället bör användas med försiktighet. Ett skäl till detta är att en alltför omfattande kriminalisering riskerar att undergräva straffsystemets brottsavhållande verkan. Det gäller särskilt om rättsväsendet inte kan beivra alla brott på ett effektivt sätt. Vilka närmare kriterier som ska vara uppfyllda för att det ska vara befogat att kriminalisera ett visst beteende har behandlats av Åklagarutredningen under 1990-talets första hälft (SOU 1992:61). Regeringen och riksdagen har i allt väsentligt ställt sig bakom de kriterier som utredningen angett (prop.

1994/95:23, bet. 1994/95:JuU2, rskr. 1994/95:40). Dessa kriterier är följande.

1. Ett beteende kan föranleda påtaglig skada eller fara.
2. Alternativa sanktioner står inte till buds, skulle inte vara rationella eller skulle kräva oproportionerligt höga kostnader.
3. En straffsanktion krävs med hänsyn till gärningens allvar.
4. Straffsanktionen ska utgöra ett effektivt medel för att motverka det icke önskvärda beteendet.
5. Rättsväsendet ska ha resurser att klara av den eventuellt ytterligare belastning som kriminaliseringen innebär.

Frågan om vilka kriterier som ska vara styrande för om det är motiverat med kriminalisering analyseras för närvarande på nytt av Straffrättsanvändningsutredningen, som ska redovisa sina slutsatser i juni 2013 (dir. 2011:31 och 2012:133). Frågan har också behandlats i andra sammanhang, bl.a. inom EU under det svenska ordförandeskapet hösten 2009. Då antog rådet slutsatser om modellbestämmelser som vägledning för rådets överläggningar på det straffrättsliga området (dok. 16542/3/09).

De gällande kriterierna innebär följaktligen att flera krav måste vara uppfyllda för att det ska vara berättigat att kriminalisera ett visst beteende. Några av dessa innebär att vissa mer principiella frågor måste kunna besvaras jakande. Beteendet ska kunna föranleda påtaglig skada eller fara och en straffsanktion ska krävas med hänsyn till beteendets allvar. Dessa krav innebär närmare bestämt följande.

Det ska gå att definiera något positivt – ett intresse – som kan påverkas negativt – kan skadas – av beteendet. Det ska också gå att förklara varför det är önskvärt att tillgodose detta intresse. Intresset ska alltså vara värt att skydda rättsligt, dvs. vara skyddsvärt. Ett rättsligt skydd för intresset måste gå att förena med bestämmelserna om grundläggande fri- och rättigheter och bör också vara förenligt med grundläggande principer. Vidare ska beteendet vara så allvarligt att det är värt att ingripa mot detta med just en straffsanktion. I detta ligger att beteendet ska vara tillräckligt allvarligt objektivt sett och att det ska vara klanderbart i moralisk mening.

Utöver dessa principiella krav förutsätter en kriminalisering att ett straffansvar kan motverka det oönskade beteendet effektivt, att någon annan form av sanktion än en straffsanktion inte är möjlig och att rättsväsendet har möjlighet att hantera de ärenden och mål som följer av en nykriminalisering.

För att en kriminalisering av efterförtäring och efterbruk ska få ske krävs att samtliga redovisade kriminaliseringskrav är uppfyllda. Övervägandena om kraven är det bör avse samtliga de berusningsmedel, de färdmedel och de personer som i dag omfattas av straffbestämmelserna om trafiknykterhetsbrott. Detta eftersom bestämmelserna är likalydande eller likartade till sitt innehåll och därför att de kriminaliseringskrav som är av mer principiell natur är oberoende av vilket berusningsmedel, vilket färdmedel och vilken personkategori det handlar om.

Av samma skäl behandlas i det följande alkohol, narkotika och andra berusande medel, de olika slagen av färdmedel och de olika personer som kan träffas av straffansvar för trafiknykterhetsbrott gemensamt. I de gemensamma övervägandena behandlas också övriga krav för kriminalisering liksom andra omständigheter av intresse för kriminaliseringsfrågan, även om det i dessa delar kan finnas skillnader mellan olika berusningsmedel och färdmedel.

En annan utgångspunkt för övervägandena är att det är en kriminalisering i form av ett särskilt brott som ska analyseras, inte ett straffansvar som innebär att en påverkad person presumeras ha förtärt all alkohol eller brukat narkotikan eller det berusande medlet i sin helhet innan han eller hon avslutat sin färd eller fullgjort sin trafiksäkerhetsuppgift. En sådan presumptionsregel skulle strida mot den grundläggande principen om att det är åklagaren som ska styrka åtalet.

Inledningsvis ska också påpekas att övervägandena omfattar efterförtäring och efterbruk oavsett om alkoholförtäring eller bruk av narkotika eller något annat berusande medel skett även före eller under färden eller trafiksäkerhetsuppgiften. Övervägandena motiveras av svårigheter att utreda trafiknykterhetsbrott och då kan inte endast den ena situationen omfattas, ef-

tersom det då på samma sätt som i dag skulle behöva undersökas om förtäring eller bruk skett även före färdens eller uppgiftens slut. Att efterförtäring och efterbruk avser båda dessa situationer får viss betydelse i analysen av om kriminaliseringskraven är uppfyllda. I sammanhanget bör också redan här nämnas att en eventuell kriminalisering ska omfatta *faktisk* efterförtäring och *faktiskt* efterbruk och inte blotta påståenden om sådan förtäring och sådant bruk. Skälen för det framgår nedan.

6.2 Ett straffansvar bör inte införas

Bedömning: Det bör inte införas ett straffansvar för förtäring av alkohol och bruk av narkotika och andra berusande medel efter framförande av motordrivna fordon, fartyg, luftfartyg samt spårvagnar och maskindrivna spårfordon på järnväg, tunnelbana och spårväg. Detsamma gäller sådan förtäring och sådant bruk efter fullgörande av någon annan trafiksäkerhetsuppgift avseende färdmedlet.

Skälen för bedömningen

Efterförtäring och efterbruk kan skada intresset av att utreda och lagföra trafiknykterhetsbrott

Syftet med dagens kriminalisering av onykterhet i trafiken är att värna trafiksäkerheten och därmed ytterst att skydda liv, hälsa och egendom. Trafiksäkerheten kräver en god förmåga och ett gott omdöme hos den som framför ett färdmedel eller annars fullgör en trafiksäkerhetsuppgift. Påverkan av alkohol, narkotika och andra berusande medel försämrar förmågan och omdömet i trafiksituationer. Det medför i sin tur risker för trafikolyckor, som dödar och skadar människor och orsakar egendomsskador. Alkohol och andra berusningsmedel ska därför inte användas i samband med trafik. Det gäller alla slag av färdmedel. Därför

finns också ett långtgående och strängt straffansvar för trafiknykterhetsbrott.

Under senare år har det vidtagits flera åtgärder för att öka trafiksäkerheten, bl.a. lagstiftningsåtgärder. Bland dessa kan nämnas de lagändringar som inneburit att tjänstemän vid Tullverket och Kustbevakningen har getts samma möjlighet som polismän att ta alkoholutandningsprov och göra ögonundersökningar för att förebygga, upptäcka och utreda rattfylleribrott. Dessa myndigheter kan också, liksom Polisen och åklagare, bedriva förundersökning om rattfylleribrott. Vidare har t.ex. straffansvaret för sjöfylleri utvidgats genom att det har införts en fast, nedre promillegräns för alkoholpåverkan till sjöss. Alkoholutandningsprov till sjöss får tas av polismän och tjänstemän vid Kustbevakningen. Både Polisen och Kustbevakningen, liksom åklagare, får bedriva förundersökning om sjöfylleribrott. För trafik med luftfartyg har det införts en nedre promillegräns för alkoholpåverkan och en nollgräns för narkotika.

För att det ska vara godtagbart att nu kriminalisera även alkoholförtäring och bruk av narkotika och andra berusande medel som sker efter framförande av ett färdmedel eller fullgörande av en annan trafiksäkerhetsuppgift måste det finnas ett intresse som kan skadas av beteendet. Det ska också gå att förklara varför det är önskvärt att skydda det intresset.

Det är svårt att åberopa det trafiksäkerhetsintresse som ligger bakom straffansvaret för trafiknykterhetsbrotten. I den mån dagens bestämmelser om trafiknykterhetsbrott inte avhåller människor från att köra berusade torde nämligen en kriminalisering av efterförtäring och efterbruk inte generellt öka benägenheten att avstå från körning i påverkat tillstånd. Detsamma kan antas beträffande utförande av andra trafiksäkerhetsuppgifter. Den enskilde som redan, trots dagens straffhot, väljer att t.ex. köra bil påverkad skulle knappast avstå från detta bara för att efterförtäring och efterbruk kriminaliseras. Han eller hon kan ju i dag inte förutse möjligheten att i den enskilda situationen kunna efterförtära eller efterbruka, eller påstå efterförtäring eller efterbruk, för att slippa straffansvar för trafiknykterhetsbrott,

eftersom han eller hon lika väl kan tas på bar gärning påverkad bakom ratten. Personen får alltså räkna med att trafiknykterhetsbrottet upptäcks. Motsvarande skulle gälla om ett straffansvar införs även för efterförtäring och efterbruk.

Vidare är det så att det helt saknas samband mellan, å ena sidan, trafiksäkerheten och, å andra sidan, alkoholförtäring och bruk av narkotika och andra berusande medel när förtäringen eller bruket skett enbart efter en färd eller en fullgjord trafiksäkerhetsuppgift.

Följaktligen går det inte att hävda att en kriminalisering av efterförtäring och efterbruk skulle få människor i allmänhet att avhålla sig från trafik i påverkat tillstånd.

Däremot är det så att utredning och lagföring av misstänkta trafiknykterhetsbrott kan påverkas när misstänkta trafiknykterhetsbrottslingar använder alkohol, narkotika eller andra berusande medel efter färden eller trafiksäkerhetsuppgiften. Efterförtäring och efterbruk förvanskar det centrala bevismedlet för sådana brott, nämligen blodprovet eller alkoholutandningsprovet och provresultatet. Efterförtäring och efterbruk gör att man får en oriktig bild av vilken påverkan som uppkommit till följd av förtäring eller bruk före färden eller uppgiftens slut. Denna bevisförvanskning kan leda till att misstänkta undgår straffansvar för trafiknykterhetsbrott eller lagförs endast för brott av normalgraden, inte grovt sådant, och därmed får lindrigare påföljder.

Ibland är det nämligen inte möjligt att säkra bevisning om att förtäring eller bruk skett redan före eller under färden eller trafikuppgiften. Den metod som främst används för att vederlägga påståenden om efterförtäring av alkohol och som innebär att det tas ett blodprov och två urinprov med ett visst tidsintervall är inte alltid möjlig att använda. Den förutsätter att de två första proven tas senast två timmar efter färden eller uppgiften. När det gäller bruk av narkotika och andra berusande medel är det generellt sett svårt att med prover och analyser av dessa slå fast när i tiden bruket skett.

Det kan vidare vara så att vittnesbevisning helt saknas eller att ett vittnesmål har ett begränsat bevisvärde, t.ex. därför att iaktta-

gelsema gjorts efter den påstådda efterförtäringen eller det påstådda efterbruket. Även i de situationer då ett straffansvar i och för sig skulle kunna komma i fråga utan bevisning i form av prov därför att det – t.ex. med stöd av vittnesiakttagelser – kan antas att den enskilde inte har kunnat framföra färdmedlet eller utföra sin uppgift på ett betryggande sätt kan det vara så att personen grips en stund efter färden eller uppgiften och först då har, eller påstår sig först då ha, berusat sig. Också i dessa fall är det svårt att döma personen för trafiknykterhetsbrott.

Efterförtäring och efterbruk kan alltså leda till att en person som faktiskt har varit påverkad under färden eller fullgörandet av trafiksäkerhetsuppgiften undgår ansvar för trafiknykterhetsbrottet. I andra fall kan bevisningen räcka till att personen lagförs men endast för normalgraden av trafiknykterhetsbrottet när han eller hon egentligen gjort sig skyldig till grovt brott baserat på påverkansgraden. Personen får då en lindrigare påföljd, normalt ett bötesstraff, jämfört med om han eller hon hade lagförts för grovt brott.

Det finns följaktligen ett intresse, intresset av att utreda och lagföra trafiknykterhetsbrott, som kan skadas av beteendet att förtära alkohol och bruka narkotika och andra berusande medel efter en färd eller en fullgjord trafiksäkerhetsuppgift. Detta gäller tydligt när en person har varit påverkad redan under färden eller uppgiften. Det måste också anses gälla när en person har druckit eller brukat enbart efter färden eller uppgiften. Visserligen finns det då inte något trafiknykterhetsbrott att utreda och lagföra och därmed inte heller ett intresse som skadas i det enskilda fallet. Emellertid skadas utrednings- och lagföringsintresset i en mer generell mening. Efterförtäringen eller efterbruket påverkar allmänt sett utredningen av om personen varit onykter under färden eller uppgiften, även när han eller hon faktiskt inte varit det. Vidare är det givetvis önskvärt att eventuella trafiknykterhetsbrott utreds och lagförs så att kriminaliseringen av dessa brott får avsedd morallbildande och moralförstärkande verkan och trafiksäkerheten värnas. Intresset av att utreda och lagföra trafiknykterhetsbrott är alltså i och för sig värt att skydda. En

annan fråga är om detta intresse kan skyddas just genom att efterförtäring och efterbruk kriminaliseras. Denna fråga behandlas längre ned.

Det som nu sagts skulle även kunna sägas om beteendet att *oriktigt påstå* efterförtäring och efterbruk. Sådana påståenden kan också motverka utredning och lagföring av trafiknykterhetsbrott. En viktig skillnad mellan en faktisk efterförtäring eller ett faktiskt efterbruk och ett oriktigt påstående om efterförtäring eller efterbruk är dock att det är själva förtäringen eller bruket som förvanskar bevismedlet för trafiknykterhetsbrott. Ett påstående i sig kan aldrig göra det. Ännu viktigare är att en misstänkt har en grundläggande rätt att låta bli att medverka i och rentav lämna oriktiga uppgifter vid utredningen av sitt brott, vilket behandlas mer ingående nedan. Av dessa skäl kan det inte komma i fråga att straffbelägga *påståenden* om efterförtäring och efterbruk.

Det saknas alternativ till en straffsanktion

Ett annat krav för att efterförtäring och efterbruk ska få kriminaliseras är att det inte finns någon möjlig sanktionsform att välja. Det är knappast tänkbart med någon annan sanktion än en straffsanktion för att motverka efterförtäring och efterbruk. Detta kriminaliseringskrav är alltså uppfyllt.

Omfattningen av problemet och rättsväsendets resurser

Omfattningen av problemet med efterförtäring och efterbruk har kartlagts och redovisats i avsnitt 5. Av kartläggningen framgår sammanfattningsvis följande.

I praktiken förekommer främst efterförtäring av alkohol eller påståenden om detta efter framförande av fordon som omfattas av trafikbrottslagen, t.ex. personbilar och lastbilar. Sett till samtliga rattfyllerier och även till de rattfyllerier som avser alkohol är

dock omfattningen förhållandevis begränsad. Någon ökning tycks inte ha skett under de senaste åren.

Antalet polisanmälda rattfyllerier har uppgått till runt 30 000 per år under åren 2008 t.o.m. 2011 och till drygt 27 000 år 2012. Antalet rattfyllerier som avsett alkohol har under åren 2008 t.o.m. 2011 varierat mellan cirka 17 000 och 19 000 årligen och under år 2012 sjunkit till drygt 15 000. År 2012 förekom det enligt de flesta polismyndigheterna och åklagarkamrarna påståenden om efterförtäring i mindre än 10 % av samtliga rattfylleriärenden. Tullverket och Kustbevakningen saknar helt erfarenheter av sådana invändningar. Det beror sannolikt på att de myndigheterna i regel utför trafiknykterhetskontroller i hamnar och då tar misstänkta rattfyllerister på bar gärning. Invändningarna har enligt polis och åklagare legat på i huvudsak samma nivå under åren 2008–2012.

Antalet ärenden hos Rättsmedicinalverket (RMV) om efterförtäring vid färd med fordon som avses i trafikbrottslagen har legat runt 2 000 såväl år 2008 som år 2009, 2 400 år 2010, 1 900 år 2011 och 1 600 år 2012. Utlåtandena från RMV om efterförtäring har ökat i antal. Antalet domstolsförhör som verkets personal deltar i avseende efterförtäring har ökat fram till år 2010 men sedan sjunkit något. Jämfört med Rattfylleriutredningens undersökning i början av 2000-talet har antalet efterförtäringensärenden hos RMV ökat kraftigt. En del av ökningen kan förklaras med att RMV oftare än tidigare tillfrågas av den brottsutredande myndigheten i stället för att den direkt lägger ner ett efterförtäringensärende. En faktisk ökning har också skett sedan Rattfylleriutredningens undersökning.

Det har förekommit att påståendena om efterförtäring i rattfylleriärendena lett till att polisen inte rapporterat den misstänkte, att åklagare inte väckt åtal eller att domstolarna frikänt den tilltalade eller dömt honom eller henne enbart för rattfylleri och inte för grovt rattfylleri. Detta har dock skett endast i en mindre andel av samtliga fall där sådana invändningar förekommit. Enligt RMV går det ofta att bevisa att påståendena om efter-

förtäring är oriktiga. Någon ökning av sådana konsekvenser för lagföringen har inte skett under 2008–2012.

Det förekommer också efterbruk eller påståenden om efterbruk av andra berusande medel, främst narkotika, vad gäller sådana fordon som omfattas av trafikbrottslagen. Omfattningen är dock avsevärt mindre än vad gäller invändningar om efterförtäring av alkohol. Under 2012 har det enligt en minoritet av polismyndigheterna förekommit påståenden om efterbruk i en mindre andel fall av samtliga misstänkta drograttfylleriärenden. Enligt övriga polismyndigheter har sådana invändningar inte alls gjorts. Det har sett ungefär likadant ut under 2008–2012. Enligt de flesta åklagarkamrarna har det inte förekommit påståenden om efterbruk under dessa år. Ärendena hos RMV om efterbruk har varit mycket få.

I ett mindre antal fall under såväl 2012 som under de närmaste fyra åren dessförinnan har sådana påståenden om efterbruk lett till att den misstänkte drograttfylleristen inte rapporterats. I de fall som gått vidare till åklagare har invändningarna som regel inte medfört att det inte väckts åtal eller att det meddelats frikännande eller mildare domar. Invändningarna har alltså sällan fått negativa konsekvenser för lagföringen. Detta trots att det enligt RMV i de flesta fall är omöjligt att närmare fastställa tidpunkten för ett narkotikabruk och i princip uteslutet att avgöra när i tiden andra berusande medel använts.

Vad gäller fartyg förekommer efterförtäring av alkohol eller påståenden om det i viss, begränsad omfattning. Enligt polismyndigheterna och Kustbevakningen har det handlat om ett mindre antal fall av samtliga sjöfylleriärenden per år under perioden fr.o.m. 2008 t.o.m. 2012. Antalet polisanmälda sjöfylleribrott uppgick till 230 år 2012. I enstaka fall har invändningarna lett till att det misstänkta sjöfylleriet inte rapporterats, att åtal inte väckts eller att den tilltalade dömts för sjöfylleri och inte för grovt sjöfylleri. Någon ökning av antalet invändningar eller invändningarnas negativa konsekvenser för lagföringen kan inte ses under perioden. Påståenden om efterbruk av narkotika eller andra berusande medel vid sjötrafik har inte förekommit.

Vad gäller flygtrafik samt trafik på järnväg och tunnelbana och spårväg har det under de senaste fem åren inte förekommit påståenden om efterförtäring av alkohol eller efterbruk av narkotika eller andra berusande medel.

Efterförtäring och påståenden om efterförtäring medför en ökad resursåtgång hos myndigheterna jämfört med de trafiknykterhetsärenden där de misstänkta tas på bar gärning. Särskilt för RMV:s del är extrakostnaderna påtagliga. Också efterbruk av narkotika och andra berusande medel och påståenden om sådant bruk kan ta extra resurser i anspråk. I dessa fall krävs bevisning utöver den som normalt åberopas vid misstänkta trafiknykterhetsbrott. Vid sidan av blodprov tas ofta dubbla urinprov vad gäller alkohelpåverkan. Proven analyseras och utlåtanden avges av RMV. Vid misstanke om narkotikapåverkan kan RMV behöva göra särskilda analyser. Även annan bevisning kan behöva säkras, t.ex. vittnesberättelser. Den som avgett RMV:s utlåtande kan behöva höras.

Allt detta medför längre utredningstider och högre utredningskostnader än de som gäller för det genomsnittliga ärendet om trafiknykterhetsbrott. Den bevisning och den argumentation som måste föras i domstol i frågan om efterförtäring eller efterbruk medför längre förhandlingstider och ökade kostnader i domstolen jämfört med genomsnittliga trafiknykterhetsmål.

Sammanfattningsvis är det framförallt efterförtäring av alkohol eller påståenden om detta efter framförande av fordon som omfattas av trafikbrottslagen som förekommer. Omfattningen är förhållandevis begränsad satt i relation till det totala antalet rattfyllerier. Vidare är konsekvenserna för lagföringen relativt begränsade. Många gånger går det att bevisa att det inte har varit fråga om efterförtäring, åtminstone inte enbart. Omfattningen och konsekvenserna har inte heller ökat under de senaste åren, i vart fall inte anmärkningsvärt. I fråga om narkotika och andra berusande medel samt andra färdmedel är problematiken med efterförtäring eller efterbruk avsevärt mindre eller obefintlig.

Att efterförtäring utgör ett reellt problem vad gäller vissa färdmedel kan dock inte åberopas som ett självständigt skäl för

att straffbelägga beteendet. Omvänt kan ett visst handlande vara sällsynt men så förkastligt att det är motiverat med en kriminalisering. I sammanhanget ska nämnas, vilket också framgår av avsnitt 5, att många polismyndigheter och åklagarkamrar samt Tullverket och Kustbevakningen är mot eller tveksamma till en kriminalisering. Flera av dem som i och för sig är positiva till en kriminalisering anser att problemet är begränsat och går att hantera med korrekta utredningsåtgärder.

Hänsynen till rättsväsendets resurser kan inte heller åberopas som skäl för ett straffansvar för efterförtäring och efterbruk. Även om det finns vissa straffbestämmelser som delvis förefaller ha motiverats av samhällsekonomiska skäl, finns det inga som har motiverats av omsorg om de brottsbekämpande myndigheternas resurser. För övrigt skulle ett straffansvar ändå ibland kräva utredningsåtgärder av de slag som vidtas i dag, och därmed fortsatta resurser, för att försöka slå fast om det begåtts ett trafiknykterhetsbrott eller inte. Det är i sig eftersträvanvärt att den som begått ett sådant brott faktiskt också lagförs för detta. Vidare kan en lagföring av trafiknykterhetsbrottet få andra konsekvenser än en lagföring avseende efterförtäring eller efterbruk. Det kan t.ex. handla om frågan om körkortet ska återkallas och i så fall hur länge eller om fordonet ska förverkas.

Samtidigt kan konstateras att det kriminaliseringskrav som avser att rättsväsendet ska ha resurser att klara av den belastning som ett straffansvar för efterförtäring och efterbruk skulle innebära är uppfyllt. Rättsväsendet hanterar redan, och lägger därmed resurser på, situationer med efterförtäring och efterbruk i samband med misstänkta trafiknykterhetsbrott.

En straffsanktion är endast delvis ett effektivt medel

Ytterligare ett krav för att efterförtäring och efterbruk ska få kriminaliseras är att en straffsanktion utgör ett effektivt medel för att motverka beteendet. I detta ligger att det ska kunna antas

att beteendet genom kriminaliseringen dels kommer att i viss omfattning upptäckas och lagföras, dels kommer att minska.

Beteendet, främst efterförtäring, kommer vid en kriminalisering många gånger att upptäckas och lagföras. Det är ju just det förhållandet att beteendet upptäcks i dag vid utredning av trafiknykterhetsbrott som ligger bakom övervägandena i denna promemoria. När det gäller bruk av narkotika kan dock inte sägas att det kommer att upptäckas och lagföras i en ökad omfattning jämfört med i dag, eftersom narkotikabruk redan är generellt straffbelagt.

Frågan om beteendet att efterförtära och efterbruka kommer att minska till följd av en kriminalisering är mer komplex att besvara.

Ett straffansvar torde få den verkan att människor i allmänhet avstår från att efterförtära och efterbruka i situationer där det inte förekommit förtäring eller bruk före eller under färden eller trafiksäkerhetsuppgiften, dvs. när det inte begåtts trafiknykterhetsbrott. Dessa situationer torde dock i dag inte vara de som i första hand vållar utrednings- och lagföringssvårigheter. Det är därför inte helt relevant att med utgångspunkt i dessa göra ett antagande om att beteendet kommer att minska.

När det i stället handlar om situationer där förtäring och bruk skett före färdens eller uppgiftens slut, dvs. när trafiknykterhetsbrott begåtts, är det svårt att säkert hävda att ett straffansvar kan få en generell avhållande verkan på efterförtäring och efterbruk. Det finns nämligen faktorer som kan göra att trafiknykterhetsbrottslingar väljer att efterförtära och efterbruka eller påstå att de gjort det i syfte att de ska dömas för detta och inte för trafiknykterhetsbrott. Det gäller oavsett om straffskalan för efterförtäring och efterbruk blir densamma som för trafiknykterhetsbrottet. Det kan t.ex. bero på överväganden om eventuella körkortsingripanden eller på att den enskilde bedömer det som socialt mindre klandervärt att dömas för efterförtäring eller efterbruk. En kriminalisering torde alltså bara få en viss påverkan på människor i dessa situationer. När det gäller narkotika är det vidare så att människor som redan avstår från att bruka narkotika

torde göra det bl.a. på grund av dagens generella straffansvar för sådant bruk. I den mån detta förbud inte avhåller från narkotika-
bruk kommer inte heller ett kompletterande förbud mot efter-
bruk att göra det. Följaktligen kommer en straffsanktion enbart i
viss omfattning att minska efterförtäring och efterbruk, även om
den samtidigt kan få den effekten att oriktiga påståenden om
sådan förtäring och sådant bruk minskar.

Sammanfattningsvis är en straffsanktion mot efterförtäring
och efterbruk endast delvis ett effektivt medel för att motverka
beteendet. Dessutom finns andra åtgärder än lagstiftningsåtgär-
der som är effektiva för att möta problemet. Utredningsåtgärder
kan många gånger visa att det inte varit fråga om efterförtäring
eller efterbruk, åtminstone inte enbart. Det gäller särskilt alko-
holförtäring som är det som främst förekommer. Särskilt meto-
den att ta och analysera ett blodprov och två urinprov ger goda
förutsättningar för att beräkna när alkoholkonsumtionen skett.
Färdmedlet och platsen kan undersökas i avsikt att slå fast att det
saknas helt eller delvis urdruckna flaskor och liknande. Eventu-
ella vittnen kan höras om den misstänktes körsätt och förehä-
vanden. Polisen, liksom Tullverket och Kustbevakningen, an-
vänder och bör använda dessa utredningsmöjligheter oavsett om
den enskilde direkt påstår att han eller hon har efterförtärt eller
efterbrukat. En sådan invändning kan komma även senare under
utredningen eller i rättegången.

Ett straffansvar strider mot en grundläggande straffrättslig princip

Som framgått ovan kan intresset av att utreda och lagföra trafiknyk-
terhetsbrott skadas av beteendet att förtära alkohol och bruka nar-
kotika och andra berusande medel efter en färd eller fullgjord trafik-
säkerhetsuppgift. Att statens brottsbekämpande verksamhet funge-
rar har ansetts värt att skydda genom strafflagstiftning vad gäller
vissa andra handlingar som kan skada verksamheten. Eftersom sta-
ten har ett ansvar för att skydda vissa intressen genom lagstiftning,
är det i och för sig godtagbart att genom strafflagstiftning säker-

ställa att rättsapparaten kan fungera på ett korrekt och kraftfullt sätt (jfr Lernestedt, Kriminalisering – Problem och principer, s. 177). Intresset av att skydda utredning och lagföring av brott kan alltså utgöra en godtagbar grund för kriminalisering.

Frågan är då om intresset av att utreda och lagföra trafiknykterhetsbrott, som i och för sig är skyddsvärt, kan skyddas genom just strafflagstiftning mot efterförtäring och efterbruk. Som angetts i avsnitt 6.1 måste ett straffrättsligt skydd för intresset gå att förena med bestämmelserna om grundläggande fri- och rättigheter. Det bör vidare vara förenligt med grundläggande principer.

En grundläggande rättighet är rätten till en rättvis rättegång. Denna rätt följer av artikel 6 i den europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (Europakonventionen), som gäller som svensk lag. I rätten till en rättvis rättegång ligger bl.a. att den misstänkte ska betraktas som oskyldig till dess att hans eller hennes skuld lagligen fastställs och att det är åklagaren som ska bevisa skulden. Vidare innebär denna rätt att den misstänkte inte behöver bidra till utredningen eller bevisningen om sitt eget brott genom att göra medgivanden eller tillhandahålla material som är belastande för honom eller henne (se även Danelius, Mänskliga rättigheter i europeisk praxis, 3 uppl., s. 247 ff. och 269 ff.). Även i regeringsformen slås i 2 kap. 11 § andra stycket fast att en rättegång ska genomföras rättvist. Av 2 kap. 19 § regeringsformen följer vidare att lag eller annan föreskrift inte får meddelas i strid med Sveriges åtaganden enligt Europakonventionen. Sedan länge gäller också i svensk rätt som en allmän straffrättslig princip att det inte är straffbart för en brottsling att dölja egen brottslighet.

Detta innebär, som framgått av avsnitt 6.1, att det inte bör införas ett straffansvar som presumerar att den som är påverkad efter en färd eller en utförd trafiksäkerhetsuppgift har druckit all alkohol eller brukat narkotikan eller det berusande medlet i sin helhet före det att färden tagit slut eller uppgiften fullgjorts. Det kan även diskuteras om en kriminalisering av efterförtäring och efterbruk som ett särskilt brott helt går att förena med rätten till

en rättvis rättegång. Skälet för en sådan kriminalisering är ytterst att förhindra att personer oriktigt går fria från ansvar för trafiknykterhetsbrott. Det kan då hävdas att kriminaliseringen innebär att åklagaren inte behöver styrka trafiknykterhetsbrott utan får en form av bevislättning för sådana brott genom att ansvar i stället döms ut för efterförtäring och efterbruk. Samtidigt urholkas indirekt misstänkta rätt att bli betraktade som oskyldiga till trafiknykterhetsbrott, t.o.m. i de fall då de inte har begått ett sådant brott utan enbart efterförtärt eller efterbrukat.

Vidare är frågan hur ett straffansvar för efterförtäring och efterbruk förhåller sig till principen att det inte är straffbart för en brottsling att dölja egen brottslighet. För att besvara denna fråga bör dels gällande straffbestämmelser som tillkommit för att skydda utredning och lagföring av brott, dels några andra straffbestämmelser som är av relevans i sammanhanget undersökas.

Av särskilt intresse är vissa av bestämmelserna i 17 kap. brottsbalken, som handlar om brott mot allmän verksamhet m.m. Bestämmelserna har delvis det innehållet att de straffbelägger sådant som redan är straffbart genom andra bestämmelser och föreskriver strängare straffskalor än de som anges i de andra bestämmelserna. Dessa bestämmelser i 17 kap. ger alltså ett förstärkt straffskydd. Det gäller t.ex. de bestämmelser som handlar om våld och hot om våld, såsom våld eller hot mot tjänsteman (1 §) och övergrepp i rättssak (10 §).

Bestämmelsen om skyddande av brottsling (11 §) är av ett annat slag och straffbelägger gärningar som utmärks av att de är ägnade att försvåra att en brottsling drabbas av ansvar. Gärningarna kan delas in i två typer; döljande av brottslingen själv och döljande av hans eller hennes brottslighet. Den senare typen omfattar gärningar som består i att undanröja bevis om brott eller att på annat liknande sätt motverka att brott upptäcks eller beivras. Även förvanskning av bevis omfattas. Bestämmelsens syfte är att värna möjligheterna till en allsidig och pålitlig utredning om det begångna brottet. Bestämmelsen träffar dock inte brottslingens egna åtgärder för att dölja sin brottslighet utan endast den som bistår honom eller henne genom att vidta sådana

åtgärder. Det är alltså inte straffbart som skyddande av brottsling att undanröja bevis om eget brott eller på annat sätt motverka upptäckt eller lagföring av det egna brottet.

Vid sidan av bestämmelsen om skyddande av brottsling finns en särskild bestämmelse om bevisförvanskning i 15 kap. brottsbalken (8 §). Där straffbeläggs att förvanska eller undanröja, liksom att åberopa, bevis med uppsåt att en oskyldig person ska dömas till ansvar. Kriminaliseringen omfattar varje föremål som är av betydelse som bevis i en brottsutredning. Den straffbara handlingen kan även avse bevissituationen i allmänhet. En viktig begränsning i kriminaliseringen ligger i att det som bestraffas är manipulationer som försämrar bevisläget för en oskyldig. Straffbestämmelsen syftar alltså till att skydda oskyldiga personer från att lagföras för brott.

Bestämmelserna om skyddande av brottsling och bevisförvanskning fanns tidigare i strafflagen och överfördes till brottsbalken med endast smärre ändringar. I det lagstiftningsärendet diskuterades om det borde införas en mer allmän kriminalisering av undanröjande eller förvanskning av bevis. Straffrättskommittén hade i sitt betänkande (SOU 1944:69) föreslagit detta. Departementschefen ansåg dock att en sådan kriminalisering skulle vara alltför långtgående, eftersom den skulle komma att omfatta ett stort antal handlingar av olika slag som det knappast var påkallat att straffbelägga. Departementschefen underströk att den brottslige själv som allmän regel inte kan anses straffbar för försök att skydda sig själv genom undanröjande av bevis (NJA II 1948 s. 327 f.).

Av intresse är vidare straffbestämmelsen om obehörigt avvikande från trafikolycksplats, s.k. smitning, i trafikbrottslagen (5 §). Bestämmelsen omfattar den vägtrafikanter som, med eller utan skuld haft del i uppkomsten av en trafikolycka, genom att avlägsna sig från olycksplatsen undandrar sig att medverka till de åtgärder som olyckan skäligen bör föranleda. Även det fallet att vägtrafikanten inte uppger namn och hemvist eller lämnar upplysningar om händelsen omfattas. Straffbestämmelsen gäller situationer där det i regel finns flera enskilda inblandade eller annars

finns motstående intressen. Bestämmelsens främsta syfte måste därför sägas vara att säkerställa åtgärder som ligger i den skadelidandes intresse, t.ex. för att denne ska kunna ta till vara sitt skadeståndsintresse. Bestämmelsen straffbelägger inte i sig försök att komma undan en polisutredning, även om den blir tillämplig också i ett fall där en person smiter i syfte att skydda sig själv från utredning och lagföring.

I sammanhanget är även bestämmelser som ger ett särskilt straffskydd åt vissa bevismedel av intresse. Det gäller t.ex. urkunder som omfattas av bestämmelserna om förfalskningsbrott i 14 kap. brottsbalken och om sanningsbrott i 15 kap. brottsbalken. Syftet med kriminaliseringen beträffande förfalskningsbrott är att skydda handlingar och märken som har en sådan funktion i rättslivet eller den allmänna omsättningen att det är angeläget att allmänheten kan fästa tilltro till dem. Om uppgifterna är sanna eller inte saknar betydelse. Syftet med kriminaliseringen av sanningsbrott är däremot att skydda uppgifters sanningsenlighet. Bland bestämmelserna om sanningsbrott finns de som syftar till att skydda rättsprocessen och därmed även de intressen som är föremål för processen. Som exempel kan nämnas bestämmelsen om mened. Andra bestämmelser om sanningsbrott skyddar mot att oskyldiga anklagas för brott eller liknande. Inte någon av bestämmelserna straffbelägger att en brottsling ljugar om egen brottslighet, jfr ovan om rätten till en rättvis rättegång. Exempelvis kan en tilltalad aldrig dömas för mened, eftersom han eller hon inte är skyldig att avlägga ed och tala under straffansvar. I den mån bestämmelserna i 15 kap. eller 14 kap. träffar andra åtgärder som brottslingen vidtar för att dölja den egna brottsligheten är det, som framgått, fråga om kriminaliseringar som skett på annan grund än att skydda rättsapparaten.

Också andra straffbestämmelser kan i och för sig träffa fall av bevisförvanskning. I dessa fall har dock kriminaliseringarna skett av andra skäl än att skydda utredning och lagföring av brott. Exempelvis kan en mördare göra sig av med offrets kropp eller en bankrånare elda upp en stulen flyktbil utan att det bestraffas på den grunden att utredningen och lagföringen av mordet eller

rånet försvåras. Att sådana åtgärder ändå, beroende på omständigheterna i det enskilda fallet, kan utgöra brott enligt vissa straffbestämmelser, t.ex. bestämmelserna om brott mot griftefrid respektive skadegörelse, beror på att de bestämmelserna tillgodoser andra intressen.

De slutsatser som kan dras av de redovisade straffbestämmelserna är följande. Vissa av bestämmelserna har motiverats av andra skäl än intresset av utredning och lagföring av brott. Andra syftar visserligen till att skydda detta intresse men förutsätter att ett bakomliggande brott har begåtts och att en annan person än den brottslige är den som skadar eller kan skada intresset. Dessa bestämmelser är förenliga med principen om att det inte är straffbart att undanröja bevis om egen brottslighet.

Värt att notera är att antalet bestämmelser som skyddar utredning och lagföring av brott är förhållandevis litet. Det beror på att de straffbelagda handlingarna utgör efterstadier till redan begångna brott och att kriminalisering av sådana efterstadier, liksom förstadier till brott, bör ske med ännu större försiktighet än den som allmänt gäller för att strafflagstiftning ska införas.

Ett straffansvar för efterförtäring och efterbruk skulle skilja sig från dessa straffbestämmelser i några avgörande avseenden.

Ett straffansvar skulle träffa även fall där det inte finns något bakomliggande brott, ett trafiknykterhetsbrott, att utreda och lagföra. Det gäller de fallen då den enskilde har druckit alkohol eller brukat narkotika eller något annat berusande medel enbart efter sin färd eller trafiksäkerhetsuppgift.

I de fall det finns ett bakomliggande trafiknykterhetsbrott skulle straffansvaret innebära att trafiknykterhetsbrottslingen straffas för att han eller hon har förvanskat bevisningen om sitt trafiknykterhetsbrott. Ett sådant straffansvar är oförenligt med principen om att det inte är straffbart att dölja egen brottslighet. Denna princip har gällt länge i svensk rätt och gäller fortfarande generellt, även vid mycket allvarliga brott. Den genomsyrar alltså hela straffsystemet sedan lång tid tillbaka. Principen måste mot denna bakgrund anses väga så tungt att det inte bör komma i fråga att frångå den beträffande just efterförtäring och efterbruk.

Det gäller särskilt som en brottsling får undanröja eller förvanska bevis om andra straffbelagda handlingar som är allvarligare än trafiknykterhetsbrott, såsom mord, sexualbrott och rån. I vart fall måste överväganden om denna grundläggande och allmänna princip bör överges helt eller frångås vad gäller något eller några brott omfatta hela straffsystemet.

Följaktligen skulle ett straffansvar för efterförtäring och efterbruk strida mot en grundläggande straffrättslig princip.

Är efterförtäring och efterbruk straffvärt?

Utöver de krav som diskuterats ovan för att en kriminalisering ska vara berättigad krävs att beteendet är så allvarligt att det är värt att ingripa mot det med just en straffsanktion. Beteendet ska vara tillräckligt allvarligt objektivt sett och dessutom klandervärt i moralisk mening. Det ska med andra ord vara straffvärt.

I den situationen då en person har druckit alkohol eller brukat narkotika eller något annat berusande medel före eller under en färd eller ett utförande av en trafiksäkerhetsuppgift, och alltså varit onykt i trafiken, kan beteendet att dricka eller bruka ytterligare efteråt anses vara oacceptabelt, både i objektiv mening och i subjektiv mening. Det behöver dock inte alltid vara så. Det kan t.ex. tänkas att personen kört bil under en alkoholpåverkan som inte nått upp till straffbarhetsgränsen 0,2 promille, att körningen avlöpt utan incidenter och att personen sedan dricker ytterligare alkohol hemma till en måltid.

När en person har druckit eller brukat enbart efter färden eller fullgörandet av uppgiften kan det inte alls hävdas att beteendet generellt sett är oacceptabelt. Att konsumera alkoholhaltiga drycker är ett normalt inslag i många människors liv och socialt accepterat. På samma sätt är det uppenbart att det är godtagbart att använda narkotikaklassade läkemedel i enlighet med vad som ordinerats av en läkare eller någon annan behörig receptutfärdare.

Det kan också finnas andra speciella situationer där det framstår som förståeligt att en person efterförtär eller efterbrukar, såsom när han eller hon blivit chockad eller kraftigt upprörd på grund av något som inträffat under körningen och därför senare dricker alkohol eller överdoserar sitt läkemedel.

Efterförtäring och efterbruk är alltså generellt sett inte så allvarligt att det bör motverkas genom en straffsanktion. Ett eventuellt straffansvar förutsätter att de nämnda omständigheterna beaktas så att det mejslas ut vissa särskilda situationer som bör omfattas av ett ansvar.

Även om man kan göra det, finns det ytterligare skäl för att ifrågasätta om efterförtäring och efterbruk är straffvärt. Av betydelse är nämligen också hur strafflagstiftningen ser ut i övrigt. Som framgått tidigare finns det inte några straffbestämmelser som särskilt straffbelägger undanröjande eller förvanskning av bevis om eget brott, inte ens när det är fråga om mycket allvarliga brott. Exempelvis kan den som har mördat eller rånat någon med en yxa ostraffat göra sig av med yxan, torka bort fingeravtryck, tvätta bort blod etc. Åtgärder för att skada utredningen och lagföringen av egna brott som är allvarligare än trafiknykterhetsbrott har alltså hitintills inte ansetts straffvärda. Det är därför svårt att se att efterförtäring och efterbruk är särskilt straffvärt.

Ett straffansvar bör inte införas

Som framgått av avsnitt 6.1 är det en förutsättning för att efterförtäring och efterbruk ska kunna kriminaliseras att det finns ett intresse som kan skadas av beteendet. Det ska också gå att förklara varför det är önskvärt att tillgodose intresset. Intresset ska alltså vara värt att skydda rättsligt. Ett rättsligt skydd för intresset måste gå att förena med bestämmelserna om grundläggande fri- och rättigheter och bör vara förenligt med grundläggande principer. Vidare ska beteendet vara så allvarligt att det är värt att ingripa mot det med just en straffsanktion. I detta ligger att be-

teendet ska vara tillräckligt allvarligt objektivt sett och att det ska vara klandervärt i moralisk mening. Dessutom krävs att ett straffansvar kan motverka beteendet effektivt, att någon annan form av sanktion än en straffsanktion inte är möjlig och att rättsväsendet har möjlighet att hantera de ärenden och mål som följer av en nykriminalisering.

I avsnitten ovan har analyserats om dessa kriminaliseringskrav är uppfyllda. Av avsnitten framgår sammanfattningsvis följande.

Beteendet att förtära alkohol och bruka narkotika och andra berusande medel efter en färd eller en fullgjord trafiksäkerhetsuppgift kan skada intresset av att utreda och lagföra trafiknykterhetsbrott. Detta intresse är i och för sig värt att skydda. Någon annan sanktion än en straffsanktion för att motverka efterförtäring och efterbruk är knappast tänkbar.

I praktiken förekommer framförallt efterförtäring av alkohol eller påståenden om detta efter framförande av fordon som omfattas av trafikbrottslagen. Omfattningen är förhållandevis begränsad satt i relation till det totala antalet rattfyllier. Vidare är konsekvenserna för lagföringen relativt begränsade. Många gånger går det att bevisa att det inte har varit fråga om efterförtäring, åtminstone inte enbart. Omfattningen och konsekvenserna har inte heller ökat under de senaste åren, i vart fall inte anmärkningsvärt. I fråga om narkotika och andra berusande medel samt andra färdmedel är problematiken med efterförtäring eller efterbruk avsevärt mindre eller obefintlig.

Ärenden om efterförtäring medför en ökad resursåtgång hos myndigheterna, särskilt hos Rättsmedicinalverket, jämfört med de trafiknykterhetsärenden där de misstänkta tas på bar gärning. Att efterförtäring utgör ett reellt problem och drar resurser kan dock inte åberopas som självständiga skäl för att straffbelägga beteendet. Rättsväsendet har i och för sig resurser att klara av den belastning som ett straffansvar skulle innebära.

Vid en kriminalisering kommer efterförtäring många gånger att upptäckas och lagföras. Detsamma kan inte sägas om bruk av narkotika, eftersom narkotikabruk redan är generellt straffbelagt. En straffsanktion kommer enbart i viss omfattning att

minska efterförtäring och efterbruk. Det finns nämligen faktorer som kan göra att trafiknykterhetsbrottslingar väljer att efterförtära och efterbruka eller påstå att de gjort det i syfte att de ska dömas för detta och inte för trafiknykterhetsbrott. En straffsanktion är alltså endast delvis ett effektivt medel för att motverka efterförtäring och efterbruk. Dessutom finns andra åtgärder än lagstiftningsåtgärder som är effektiva för att möta problemet. Utredningsåtgärder kan många gånger visa att det inte varit fråga om sådan förtäring eller sådant bruk, åtminstone inte enbart. Det gäller särskilt alkoholförtäring som är det som främst förekommer.

Ett straffansvar skulle vidare skilja sig från andra straffbestämmelser som syftar till att skydda utredning och lagföring av brott.

Ansvar skulle träffa även fall där det inte finns något bakomliggande brott att utreda och lagföra. Det skulle alltså träffa fall av efterförtäring och efterbruk där personen inte också gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott.

I de fall det finns ett bakomliggande trafiknykterhetsbrott skulle ett straffansvar innebära att trafiknykterhetsbrottslingen straffas för att han eller hon har förvanskat bevisningen om sitt trafiknykterhetsbrott. Ett sådant straffansvar är oförenligt med principen om att det inte är straffbart att dölja egen brottslighet. Denna princip har gällt länge i svensk rätt och gäller fortfarande generellt, även vid mycket allvarliga brott. Principen måste mot denna bakgrund anses väga så tungt att det inte bör komma i fråga att frångå den beträffande just efterförtäring och efterbruk. Det gäller särskilt som en brottsling får undanröja eller förvanska bevis om andra straffbelagda handlingar som är allvarligare än trafiknykterhetsbrott, såsom mord, sexualbrott och rån. I vart fall måste överväganden om denna grundläggande och allmänna princip bör överges helt eller frångås vad gäller något eller några brott omfatta hela straffsystemet.

Följaktligen skulle ett straffansvar för efterförtäring och efterbruk strida mot en grundläggande straffrättslig princip.

Dessutom är efterförtäring och efterbruk generellt sett inte så allvarligt att det bör motverkas genom en straffsanktion. Ett eventuellt straffansvar förutsätter att det mejslas ut vissa särskilda situationer som bör omfattas av ett ansvar. Även om man kan göra det, är det av betydelse hur strafflagstiftningen ser ut i övrigt. Hitintills har åtgärder för att skada utredningen och lagföringen av egna brott som är allvarligare än trafiknykterhetsbrott inte ansetts straffvärda. Det är därför svårt att se att efterförtäring och efterbruk är särskilt straffvärt.

Samtliga de krav som gäller för att en kriminalisering av efterförtäring och efterbruk ska vara befogad är alltså inte uppfyllda. Det bör därför inte införas ett straffansvar för förtäring av alkohol och bruk av narkotika och andra berusande medel efter framförande av motordrivna fordon, fartyg, luftfartyg samt spårvagnar och maskindrivna spårfordon på järnväg, tunnelbana och spårväg. Detsamma gäller sådan förtäring och sådant bruk efter fullgörande av någon annan trafiksäkerhetsuppgift avseende färdmedlet.

7 En möjlig utformning av ett straffansvar

7.1 Inledning

I avsnitt 6 har den bedömning gjorts att ett straffansvar för efterförtäring och efterbruk inte bör införas. Även om den bedömningen görs, ska det enligt uppdraget för denna utredning övervägas hur ett sådant ansvar skulle kunna utformas. I detta avsnitt analyseras och presenteras en möjlig utformning av ett straffansvar för efterförtäring och efterbruk.

Av intresse för analysen är de norska straffbestämmelser som förbjuder användning av alkohol och andra berusande medel efter framförande av fordon eller fullgörande av andra trafiksäkerhetsuppgifter. Av visst intresse är också de tidigare överväganden om hur ett straffansvar skulle kunna se ut som gjorts av svenska statliga utredningar.

I Norge gäller att en förare av ett motorfordon inte får dricka alkohol eller använda något annat berusande eller bedövande medel under de närmaste sex timmarna efter en avslutad körning, om han eller hon förstår eller måste förstå att körningen kan leda till polisundersökning. Detta gäller dock inte efter det att blodprov eller alkoholutandningsprov har tagits på föraren eller efter det att polisen har beslutat att sådant prov inte ska tas. Vad gäller villkoret att körningen kan leda till polisundersökning krävs åtminstone kvalificerad oaksamhet. Straffskalan för brottet är böter och fängelse. Det innebär att straffet normalt blir böter och ett kort villkorligt fängelsestraff. Om föraren vid

samma tillfälle har begått även ett rattfylleri som kan bevisas, kan straffansvar dömas ut för både det brottet och för efterförtäringen eller efterbruket. I praktiken torde det dock oftast endast dömas för rattfylleriet.

Motsvarande straffbestämmelser finns i Norge för färd med fartyg och luftfartyg samt spårfordon på bl.a. järnväg och tunnelbana. Straffansvaret omfattar både personer som har framfört färdmedlet och personer som har utfört andra uppgifter av betydelse för trafiksäkerheten. När det gäller de senare är kravet på att det kan bli en polisundersökning knutet till hur personerna har utfört sina uppgifter.

I Sverige övervägde 1949 års trafiknykterhetsutredning (SOU 1953:20) en straffbestämmelse som innebar att det skulle vara förbjudet för en fordonsförare att dricka alkohol inom viss tid efter färdens slut förutsatt att föraren förstod eller borde förstå att färden kunde föranleda polisundersökning. Förbudet skulle gälla enbart tiden till dess att blodprov hade tagits eller det hade beslutats att sådant prov inte skulle tas. Utredningen menade att en sådan regel närmast skulle få karaktären av en ordningsföreskrift och att straffsanktionen därför inte skulle kunna vara så allvarlig som den som gällde för rattfylleribrottet.

1966 års trafiknykterhetsbrottskommitté (SOU 1970:61) föreslog ett straffansvar för den som efter att ha fört ett motordrivet fordon förtärde alkohol eller annat medel som avsågs i bestämmelsen om rattfylleri. En förutsättning för ansvar var att föraren insåg eller hade skälig anledning att anta att färden kunde föranleda undersökning om rattfylleri och att förtäringen kunde försvåra undersökningen. Den föreslagna straffskalan motsvarade straffskalan för rattfylleri. Ansvar skulle endast dömas ut när ansvar för rattfylleri var uteslutet.

7.2 Den närmare utformningen

Bedömning: Ett straffansvar för efterförtäring och efterbruk bör utformas brett på följande sätt.

Samtliga färdmedel och personer som avses i bestämmelserna om trafiknykterhetsbrott omfattas. Exempelvis omfattas en förare av ett motordrivet fordon, den som har framfört ett fartyg eller i övrigt på ett fartyg har fullgjort en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss, den som har manövrerat ett luftfartyg eller annars har fullgjort en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten samt den som har fört ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana.

Både förtäring av alkohol och bruk av narkotika och andra berusande medel omfattas. Förtäringen eller bruket ska ha skett inom de närmaste sex timmarna efter färden eller fullgörandet av trafiksäkerhetsuppgiften. Färden eller fullgörandet av uppgiften ska kunna medföra utredning om trafiknykterhetsbrott. För ansvar krävs uppsåt. Oaktsamhet räcker dock i förhållande till omständigheten att det kan bli en brottsutredning.

Från straffansvaret undantas fall då narkotika brukas i enlighet med i en läkares eller en annan behörig receptutfärdares ordination. Straffansvaret gäller inte heller när blodprov eller alkoholutandningsprov har tagits på den misstänkte eller det har beslutats att sådant prov inte ska tas. Motsvarande gäller för läkarundersökning av den misstänkte.

Straffskalan är böter eller fängelse i högst sex månader. Straffansvar för efterförtäring och efterbruk döms inte ut när en person döms för ett trafiknykterhetsbrott som har begåtts vid samma tillfälle.

Skälen för bedömningen

Samtliga färdmedel, personer och berusande medel som avses i bestämmelserna om trafiknykterhetsbrott omfattas

En utgångspunkt vid utformningen av ett straffansvar för efterförtäring och efterbruk är att det ska avse *faktisk* användning av berusande medel och inte *påståenden* om sådan användning. Skälen för det har redovisats i avsnitt 6.

Straffansvaret bör omfatta samtliga färdmedel och personer liksom samtliga berusande medel som omfattas av straffbestämmelserna om trafiknykterhetsbrott. Efterförtäring och efterbruk kan nämligen principiellt skada utredning och lagföring av alla trafiknykterhetsbrott oavsett vilket färdmedel, vilken för färdmedlet ansvarig person och vilket berusande medel det handlar om. Den norska regleringen mot efterförtäring och efterbruk innebär också ett sådant brett straffansvar. Det förslag som lämnades av 1966 års trafiknykterhetsbrottskommitté tog sikte på både alkohol och andra berusande medel.

Det kan visserligen invändas att efterförtäring och efterbruk främst utgör ett problem vad avser förare av sådana fordon som omfattas av trafikbrottslagen och alkoholförtäring. Denna invändning väger dock inte tyngre än det principiella skälet för ett bredare ansvar.

En annan invändning som kan framföras rör sådana berusande medel för vilka det inte är föreskrivet en fast gräns för när ansvar för trafiknykterhet inträder. Om sådana medel har använts krävs, för att ansvar ska kunna dömas ut, att personen varit så påverkad att det kan antas att han eller hon inte kunnat utföra sin uppgift på ett betryggande sätt. Det finns alltså inte något allmänt förbud mot att under påverkan av sådana medel framföra ett färdmedel eller utföra en annan trafiksäkerhetsuppgift. Det skulle därför kunna hävdas att det är alltför långtgående att generellt förbjuda bruk av dessa medel efter en färd eller fullgjord uppgift. Ett straffansvar för efterbruk och efterförtäring kan

dock inte göras generellt utan måste begränsas på något sätt, vilket behandlas närmare nedan. En begränsning som bör gälla är att det ska krävas att färden eller fullgörandet av uppgiften kan medföra utredning om trafiknykterhetsbrott. Detta krav – att det ska ha inträffat något som kan motivera en sådan utredning – ligger väl i linje med att ansvaret för trafiknykterhet vad gäller andra berusande medel förutsätter att färden eller utförandet av uppgiften inte har varit betryggande. Det finns därför inte något hinder mot att de diskuterade medlen omfattas av straffansvaret för efterbruk.

I sammanhanget ska också uppmärksammas hur bestämmelserna om sjöfylleri och vissa av de andra bestämmelserna om trafiknykterhetsbrott är utformade. Den fasta promillegränsen till sjöss gäller bara för vissa fartyg. För alla fartyg gäller däremot att det är straffbart att framföra fartyget eller annars ombord fullgöra en uppgift av väsentlig betydelse för sjösäkerheten, om man är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att man inte kan utföra sin uppgift på ett betryggande sätt. För narkotikapåverkan till sjöss saknas en nollgräns men narkotikapåverkan omfattas av det nämnda straffansvaret genom att narkotika faller in under ”annat medel”. Motsvarande straffansvar gäller för vissa personer som omfattas av andra bestämmelser om trafiknykterhetsbrott, t.ex. den som inte framfört ett tåg men fullgjort en annan viktig uppgift för järnvägssäkerheten. De skäl som angetts i stycket ovan kan anföras också för ett brett ansvar vad gäller fartyg och de nämnda personerna.

Vad gäller narkotika ska tilläggas att narkotikabruk redan är generellt straffbelagt som narkotikabrott enligt narkotikastrafflagen (1968:64). Det kan tala för att utesluta narkotikabruk från straffansvaret för efterbruk. Emellertid omfattas narkotikapåverkan i trafiken av bestämmelserna om trafiknykterhetsbrott – i många fall genom en nollgräns – trots detta generella förbud. Vidare kan efterbruk av narkotika, t.ex. när en person använder förskrivna narkotikaklassad medicin men överdoserar denna efter en färd, skada utredningen och lagföringen av ett misstänkt trafiknykterhetsbrott. Straffansvaret för efterbruk bör därför

omfatta narkotika. Det bör anges uttryckligen även för de personer för vilka bestämmelserna om trafikonykterhet inte anger narkotika explicit men däremot anger "alkoholhaltiga drycker och andra berusande medel". I det senare innefattas bl.a. narkotika. Nedan diskuteras om bruk av narkotika bör medföra ansvar för både efterbruk och narkotikabrott.

Ett straffansvar för efterförtäring och efterbruk bör följaktligen utformas brett så att det i princip korresponderar med kriminaliseringarna av trafikonykterhet. Straffansvaret bör alltså omfatta samtliga färdmedel och personer som avses i bestämmelserna om trafiknykterhetsbrott och både förtäring av alkohol och bruk av narkotika och andra berusande medel.

En 6-timmarsregel och ett krav på att färden kan medföra utredning om trafiknykterhetsbrott

Ett brett straffansvar måste samtidigt begränsas i något eller några avseenden. Av skäl som redovisats i avsnitt 6 är det uteslutet att införa ett generellt förbud mot förtäring av alkohol och bruk av narkotika och andra berusande medel efter en färd eller fullgjord annan trafiksäkerhetsuppgift.

En självklarhet är att ansvaret bara kan gälla viss tid efter färden eller fullgörandet av uppgiften. Utöver en tidsmässig avgränsning, som kan göras på olika sätt och som diskuteras närmare nedan, krävs ytterligare någon form av begränsning. Annars skulle det bli generellt förbjudet att t.ex. dricka alkohol viss tid efter en färd eller en trafiksäkerhetsuppgift. Det vore orimligt.

Det framstår som naturligt att denna begränsning bör knyta an till något som objektivt sett avviker från en normal färd med det aktuella färdmedlet eller ett normalt fullgörande av ifrågavarande trafiksäkerhetsuppgift. Det framstår vidare som lämpligt att detta är något som kan bli föremål för utredning om brott, dvs. utredning om ett annat brott än efterförtäring och efterbruk. Ett krav på att det faktiskt blir en sådan utredning bör

dock inte ställas upp. Att i stället formulera begränsningen exempelvis så att det ska ha inträffat en trafikolycka skulle medföra att ansvaret blir för snävt. Då skulle t.ex. den situationen att någon smiter från en trafiknykterhetskontroll och sedan efterförtär inte omfattas.

I de norska straffbestämmelserna finns en begränsning av detta slag som innebär att det ska kunna bli en polisundersökning på grund av körningen eller sättet som uppgiften utförts på. En liknande begränsning föreslogs av 1966 års trafiknykterhetsbrottskommitté. Enligt kommittén skulle det vara en undersökning om rattfylleri som skulle kunna aktualiseras.

För att avgöra *vilka* brott som ska kunna bli föremål för utredning bör syftet med ett straffansvar för efterförtäring och efterbruk beaktas. Syftet är att skydda utredning och lagföring av trafiknykterhetsbrott. Det talar för att, som 1966 års kommitté föreslog, brottsutredningen ska avse dessa brott och inte också övriga trafikbrott eller trafikförseelser och inte heller andra brott som kan ha samband med en färd eller en trafiksäkerhetsuppgift. Att knyta an till just trafiknykterhetsbrotten riskerar inte heller att snäva in det straffbara området i onödan. Andra trafikrelaterade brott och förseelser kan motivera också utredningar om trafiknykterhetsbrott och då medföra att straffansvaret för efterförtäring och efterbruk slår till. Exempelvis kan trafiknykterhet många gånger misstänkas vid grov vårdslöshet i trafik. Genom att trafiknykterhetsbrotten pekats ut kan samtidigt tydligt uteslutas vissa trafiksituationer som annars skulle kunna men inte bör träffas av straffansvaret. Ansvaret bör t.ex. inte omfatta en förare som under någon minut kör fem kilometer för fort på en glest trafikerad motorväg och därefter hemma i bostaden dricker alkohol till middagen.

En avgränsning av ansvaret skulle i och för sig också kunna göras på det sättet att man i stället, som i norsk rätt, föreskriver att körningen eller utförandet av trafiksäkerhetsuppgiften kan ge anledning till en brottsutredning. Körsättet eller sättet att utföra uppgiften på ska då ha varit trafikfarligt i en mer generell mening.

Båda alternativen torde i praktiken medföra att det straffbara området avgränsas på i huvudsak samma sätt. Det förstnämnda alternativet innebär tydligare gränser för straffansvaret. Det talar för att det alternativet bör väljas. För det talar också, som framgår nedan, att det bör vara tillräcklig med oaktsamhet hos den enskilde i förhållande till att det kan bli en brottsutredning. Ett så långtgående ansvar på den subjektiva sidan bör då balanseras med något snävare objektiva gränser för ansvaret.

En förutsättning för straffansvar bör alltså vara att färden eller fullgörandet av trafiksäkerhetsuppgiften kan medföra en utredning om trafiknykterhetsbrott. Sådan brottsutredning kan bedrivas av polis och åklagare samt, när det gäller vissa trafiknykterhetsbrott, Tullverket och Kustbevakningen.

Nästa fråga är då om denna förutsättning för ansvar bör kombineras med en bestämd tid under vilken det är förbjudet att efterförtära och efterbruka eller med någon annan form av tidsmässig avgränsning.

Det finns vissa skäl som talar mot att ange en bestämd tid. Ibland kan de geografiska förhållandena, resurserna hos de brottsbekämpande myndigheterna eller omständigheterna i övrigt vara sådana att det är svårt att utreda när färden har avslutats och närmare när den misstänkte har använt alkoholen, narkotika eller det berusande medlet. En bestämd tid kan då medföra att straffansvar är uteslutet när efterförtäringen eller efterbruket har skett, eller det inte går att bevisa annat än att det har skett, strax efter det att tiden löpt ut. Motsvarande kan inträffa i fall där det står helt klart att en person har brukat narkotika i någon tidsmässig anslutning till en färd eller en trafiksäkerhetsuppgift men där det är svårt att avgöra mer exakt när på grund av att substansens nedbrytningstid i kroppen är svår att bestämma. Att straffansvar är uteslutet i de nämnda situationerna kan tyckas otillfredsställande. Till detta kommer att det är svårt att slå fast en tid som den objektiva "rätta". Dessutom är tidsangivelser ovanliga i central strafflagstiftning i övrigt.

Det som talar för en bestämd tid är att gränserna för det straffbara området blir tydligare och straffansvaret därmed mer

förutsebart. Det blir enklare för enskilda att efterleva förbudet samtidigt som det blir lättare för myndigheterna att bedöma eventuella överträdelser av detta. För en bestämd tid talar också de norska erfarenheterna. I de norska straffbestämmelserna finns sedan länge en bestämd tid på sex timmar. Den tycks ha fungerat väl och några planer på eller någon diskussion om att förändra den finns inte.

Skälen för en bestämd tid måste anses väga tyngre än skälen mot. En bestämd tid bör alltså föreskrivas. Tiden måste bestämmas så att den så långt som möjligt fångar in fall med växlande förhållanden. Samtidigt får den inte göras onödigt lång. Med hänsyn till detta och till den norska förebilden bör tiden avse de närmaste sex timmarna efter färden eller fullgörandet av trafiksäkerhetsuppgiften.

Sammanfattningsvis bör straffansvaret omfatta fall då förtäringen eller bruket sker inom de närmaste sex timmarna efter färden eller fullgörandet av trafiksäkerhetsuppgiften. Vidare bör det krävas att färden eller fullgörandet av uppgiften kan medföra utredning om trafiknykterhetsbrott.

Uppsåt krävs men oaktsamhet räcker i förhållande till att det kan bli en brottsutredning

I subjektivt hänseende bör krävas att föraren eller annan som är ansvarig för en trafiksäkerhetsuppgift har uppsåt till samtliga de förutsättningar för straffansvar som angetts ovan.

När det gäller den förutsättningen att färden eller fullgörandet av uppgiften kan medföra utredning om trafiknykterhetsbrott bör ansvaret dock även omfatta fall då personen är oaktsam. Annars torde straffansvaret bli alltför snävt. En liknande konstruktion finns i de norska straffbestämmelserna och föreslogs också av 1966 års trafiknykterhetsbrottskommitté.

Det bör inte, som i Norge, krävas att oaktsamheten är kvalificerad på något sätt. Att uppställa ett krav på grov oaktsamhet eller medveten oaktsamhet, dvs. att den enskilde faktiskt inser

riskerna för att det kan bli en brottsutredning, skulle i praktiken medföra att straffansvaret i oaktsamhetsfallen inte skulle fylla någon större funktion. Det gäller särskilt som den personliga förmågan till bedömning ska beaktas vid avgörande av om det har förelegat oaktsamhet och denna ibland kan sägas i någon mån vara påverkad när något avvikande har inträffat under färden eller uppgiften. I andra svenska straffbestämmelser av liknande slag, t.ex. bestämmelsen om häleriförseelse, krävs inte heller att oaktsamheten är av kvalificerat slag. Det bör i stället vara tillräckligt att den enskilde åtminstone *borde ha förstått* att färden eller fullgörandet av trafiksäkerhetsuppgiften kunde medföra en utredning om trafiknykterhetsbrott, dvs. att han eller hon varit omedvetet oaktsam. Detta bör uttryckas så att personen "har skälig anledning att anta att..." (jfr t.ex. 6 kap. 13 § och 9 kap. 7 § andra stycket 2 brottsbalken). Prövningen av om någon varit oaktsam måste självklart göras med omsorg och med beaktande av samtliga omständigheter i det enskilda fallet.

Undantag från straffansvaret

Som framgått ovan bör det föreskrivas en bestämd tid på sex timmar under vilken det är förbjudet att efterförtära och efterbruka. En följd av det är att det behövs ett uttryckligt undantag från straffansvaret för de fall då det efter färden eller fullgörandet av trafiksäkerhetsuppgiften men inom de sex timmarna har tagits blodprov eller alkoholutandningsprov på den enskilde. Provet ska ha tagits efter beslut av den myndighet som kan utreda trafiknykterhetsbrott. Detsamma gäller när den myndigheten har beslutat att sådant prov inte ska tas.

Motsvarande bör gälla när den misstänkte i stället har läkarundersökts eller det har beslutats att en sådan undersökning inte ska göras. Det är visserligen ovanligt med sådana undersökningar. Något undantag för denna situation finns inte heller i de norska straffbestämmelserna. Det är ändå rimligt att straffansvaret inte längre ska gälla om det är en läkarundersökning, och inte

en provtagning, som är aktuell i ett enskilt fall och den enskilde har undersökts eller den utredande myndigheten har ansett att en sådan undersökning inte ska göras.

Vidare bör det föreskrivas ett undantag från straffansvaret för efterbruk av narkotika som skett i enlighet med en läkares eller en annan behörig receptutfärdares ordination. Ett sådant undantag finns i de bestämmelser om trafiknykterhetsbrott som innehåller en nollgräns för narkotikaanvändning. Vad gäller de färdmedel som omfattas av bestämmelser som saknar en nollgräns och därmed inte heller har ett sådant undantag, t.ex. bestämmelsen om sjöfylleri, skulle det kunna anses inkonsekvent att införa detta undantag. Samtidigt är det så att dessa bestämmelser omfattar narkotika genom att de träffar den som är "så påverkad av annat medel" att han eller hon inte kan utföra sin uppgift på ett betryggande sätt. Det är uppenbart att det även i fråga om dessa färdmedel bör vara straffritt att använda narkotikaklassad medicin på förskrivet sätt när det sker inom sex timmar från t.ex. en fartygsfärd. Undantaget bör anges uttryckligen av tydlighetsskäl och eftersom ansvaret för efterbruk, som framgått ovan, explicit bör omfatta narkotika i dessa fall.

I lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott finns ytterligare undantag från straffansvaret för rattfylleri. Det gäller påverkan vid förande av ett motordrivet fordon som är avsett att föras av en gående, t.ex. en gräsklippare. Det gäller också när ett förande av ett fordon sker i påverkat tillstånd som ett led i en vetenskaplig eller därmed jämförlig undersökning, förutsatt att regeringen eller en myndighet som regeringen bestämt har lämnat tillstånd till detta. Motsvarande undantag behöver inte göras från straffansvaret för efterförtäring och efterbruk. En förutsättning för sådant ansvar är att färden kan medföra utredning om rattfylleri och i de nämnda fallen kan efterförtäring och efterbruk objektivt sett inte medföra en sådan utredning.

Något allmänt undantag från straffansvaret för ringa fall bör inte göras. Det är svårt att se situationer som skulle vara så bagatellartade att det är motiverat med ett generellt undantag. Ett

sådant undantag skulle riskera att urholka ansvaret. Något sådant finns inte heller i de norska bestämmelserna.

Straffskalan

Ett straffansvar för efterförtäring och efterbruk ska skydda utredning och lagföring av trafiknykterhetsbrott. Denna koppling mellan straffansvaret och trafiknykterhetsbrotten talar för att straffskalan för efterförtäring och efterbruk bör vara samma som den som gäller för rattfylleri och de flesta andra trafiknykterhetsbrott av normalgraden, nämligen dagsböter eller fängelse i högst sex månader. En sådan straffskala innebär i normalfallet att det är dagsböter som ska väljas som påföljd.

För trafiknykterhetsbrott bestäms antalet dagsböter efter en straffvärdebedömning där påverkansgraden hos den enskilde spelar en central roll. Det sammanhänger med att ju mer påverkad en person varit, desto större kan risken för trafiksäkerheten antas ha varit. En högre risk innebär ett högre straffvärde. Det betyder att antalet dagsböter för rattfylleri bestäms olika från fall till fall. I det enskilda fallet kan givetvis även andra förhållanden spela in vid straffvärdebedömningen, såsom hur lång färden varit, var och när den företagits och vilken trafikintensitet som rått.

En motsvarande straffvärdebedömning kan inte göras vid efterförtäring och efterbruk. Påverkansgraden och trafiksäkerheten saknar då betydelse. Det intresse som ska skyddas genom straffansvaret, utredning och lagföring, skadas i princip lika mycket eller lika litet oavsett hur påverkad personen är. Vidare är det generellt sett rimligt med ett lägre antal dagsböter för efterförtäring och efterbruk med hänsyn till att detta brott inte kan sägas vara lika allvarligt som ett trafiknykterhetsbrott där det handlar om ett beteende som riskerar människors liv, hälsa och egendom. Att straffvärdet för efterförtäring och efterbruk allmänt sett måste anses vara lägre än för trafiknykterhetsbrotten är särskilt tydligt med tanke på att straffansvaret omfattar fall där personen överhuvudtaget inte har varit påverkad när han eller

hon framfört fordonet eller fullgjort någon annan trafiksäkerhetsuppgift. Detta innebär att antalet dagsböter för efterförtäring och efterbruk många gånger bör bli lägre än vad som gäller vid rattfylleri. Att en misstänkt trafiknykterhetsbrottsling ibland kan undgå straffansvar för trafiknykterhetsbrott genom att efterförtära eller efterbruka och i stället döms till ett lindrigare bötesstraff är alltså ofrånkomligt.

Det sagda kan tala för att straffskalan bör innehålla enbart dagsböter. Vid en jämförelse med andra bestämmelser som också syftar till att skydda utredning och lagföring av brott kan dock konstateras att de innehåller både böter och fängelse i straffskalan. Det gäller t.ex. brotten skyddande av brottsling och bevisförvanskning (17 kap. 11 § respektive 15 kap. 8 § brottsbalken). Vidare kan det någon gång finnas behov av att döma till ett strängare straff än böter för efterförtäring och efterbruk. Så kan t.ex. vara fallet när en person ska dömas vid ett och samma tillfälle för ett stort antal efterförtäring- eller efterbruksbrott som ligger förhållandevis nära varandra i tiden. I sammanhanget kan noteras att de norska straffbestämmelserna har en straffskala som motsvarar den som gäller för norska trafiknykterhetsbrott och att den innehåller fängelse.

Av de redovisade skälen följer också att en strängare straffskala för vissa fall av efterförtäring och efterbruk motsvarande den som gäller för grova trafiknykterhetsbrott är utesluten. Följaktligen bör straffskalan sträcka sig från dagsböter till fängelse i högst sex månader.

Brottsrubricering

En särskild fråga är om brottet bör ges en brottsrubricering. Efterförtäring och efterbruk torde inom rättsväsendet, i den politiska debatten, i media och i andra sammanhang kallas för *eftersupning*. Detta ord bör dock inte användas i en straffbestämmelse. För det första är ordet för snävt för att beskriva handlandet, eftersom ordet är begränsat till att någon dricker och inte fångar in annat bruk av

berusningsmedel. För det andra kan ordet supa föra tankarna till att någon dricker måttlöst, vilket inte alls behöver vara fallet för att bestämmelsen ska bli tillämplig. Ordet passar dessutom språkligt sett mindre väl in i lagtext.

Att finna ett annat kort och heltäckande begrepp som ger uttryck för vad straffansvaret tar sikte på är svårt. Vidare är det så att vissa av trafiknykterhetsbrotten, nämligen de som avser tunnelbana, spårväg och järnväg, helt saknar brottsrubriceringar. Att då införa en rubricering för brottet efterförtäring och efterbruk vad gäller de färdmedlen skulle avvika från hur den regleringen ser ut i dag. Även i trafikbrottslagen saknas för övrigt en brottsrubricering för ett brott, nämligen det som brukar kallas smitning. Mot denna bakgrund bör brottet efterförtäring och efterbruk inte ges någon brottsrubricering.

Straffansvaret i förhållande till trafiknykterhetsbrotten

Ibland kan det vara möjligt att bevisa att en person har gjort sig skyldig till både ett trafiknykterhetsbrott och, i anslutning till det brottet, efterförtäring av alkohol eller efterbruk av narkotika eller något annat berusande medel. En särskild fråga är då om personen ska dömas för båda brotten, eftersom de ju bör ha samma straffskala, eller endast för trafiknykterhetsbrottet, då det brottet generellt sett får anses vara allvarligare.

Straffansvaret för efterförtäring och efterbruk ska motverka att personer som begått trafiknykterhetsbrott helt undgår straffansvar för eller döms endast för normalgraden av sådant brott. Om det trots efterförtäringen eller efterbruket går att bevisa trafiknykterhetsbrott, kan det därför anses saknas anledning att bestraffa efterförtäringen eller efterbruket. Det talar för att ansvaret för efterförtäring och efterbruk bör vara subsidiärt i förhållande till ansvar för trafiknykterhetsbrott.

Mot subsidiaritet talar att kriminaliseringarna har olika syften. Kriminaliseringen av trafiknykterhet syftar till att värna trafiksäkerheten medan kriminaliseringen av efterförtäring och

efterbruk ska skydda utredningen och lagföringen av trafiknykterhetsbrott. Det är också fråga om delvis olika handlingar från den enskildes sida. I norsk rätt är straffansvaret inte heller subsidiärt. Enligt uppgifter från den norska Riksadvokaten torde dock åklagarna många gånger i första hand yrka ansvar för trafiknykterhetsbrott och endast i andra hand, om sådant brott inte kan bevisas, ansvar för efterförtäring och efterbruk. I dessa fall torde de norska domstolarna vara bundna av vad som yrkats, dvs. inte kunna döma för båda brotten.

Vid en bedömning av dessa skäl som talar för respektive mot subsidiaritet och med beaktande av hur frågan ofta hanteras praktiskt i Norge måste de förra anses väga tyngst. Följaktligen bör straffansvar för efterförtäring och efterbruk inte dömas ut när en person döms för ett trafiknykterhetsbrott som han eller hon har begått vid samma tillfälle.

Avslutningsvis ska nämnas att när det gäller påverkan av narkotika i trafiken döms normalt både för trafiknykterhetsbrott och för narkotikabrott enligt narkotikastrafflagen. När någon ska dömas för att ha efterbrukat narkotika bör dock inte också ansvar för narkotikabrott dömas ut. Straffskalan för narkotikabrott är visserligen strängare än den som bör gälla för efterbruk men straffet blir i praktiken, liksom normalt kommer att bli fallet för efterbruk, enbart böter. Vidare är det i bägge fallen fråga om väsentligen samma gärning, även om syftena bakom kriminaliseringarna skiljer sig åt. Ansvaret för efterbruk bör då ses som mer specialiserat än det generella ansvaret för narkotikabruk enligt narkotikastrafflagen.

Straffbestämmelsens placering

En straffbestämmelse om efterförtäring och efterbruk bör självfallet tas in i de lagar som reglerar trafiknykterhetsbrotten på grund av det nära sambandet med dessa brott. Eftersom det är fråga om en självständig kriminalisering, bör bestämmelsen tas in i en egen paragraf. För det talar också tydlighetsskäl. Sambandet med trafiknyk-

terhetsbrotten motiverar att bestämmelsen placeras omedelbart efter de lagrum som straffbelägger dessa brott. I trafikbrottslagen och ytterligare några av lagarna måste av lagtekniska skäl den nya straffbestämmelsen placeras efter reglerna om grovt trafiknykterhetsbrott. Det är också naturligt med hänsyn till att bestämmelsen reglerar ett beteende som ligger i tiden efter det handlande som straffbeläggs som trafiknykterhetsbrott. Den nya straffbestämmelsen bör därför i samtliga lagar placeras efter respektive lags bestämmelser om trafiknykterhetsbrott av normalgraden och grovt sådant brott.

Svensk domsrätt

De allmänna bestämmelserna om svensk straffrättslig domsrätt i 2 kap. brottsbalken bör gälla för brottet efterförtäring och efterbruk oavsett färdmedel (jfr en avvikelse från dessa bestämmelser vid flygfylleri, 13 kap. 11 § luftfartslagen [2010:500]).

Tullverkets och Kustbevakningens befogenheter

Vid sidan av polis och åklagare har Tullverket och Kustbevakningen samt tjänstemän vid dessa myndigheter befogenheter att ingripa mot rattfylleribrott enligt trafikbrottslagen. Kustbevakningen och dess tjänstemän har dessutom befogenheter att ingripa mot sjöfylleribrott.

Detta innebär att de redan i dag ingriper i situationer där det förekommit eller påstås ha förekommit efterförtäring eller efterbruk. Det framstår också som följdriktigt att myndigheterna och deras tjänstemän ges motsvarande möjligheter att ingripa mot brottet efterförtäring och efterbruk. Detta bör klargöras i de lagar som reglerar dessa befogenheter.

Andra frågor

I denna promemoria övervägs inte om en kriminalisering av efterförtäring och efterbruk bör medföra körkortsmässiga, försäkringsmässiga eller andra konsekvenser för den som döms för sådant brott. Generellt kan dock erinras om att straffansvaret syftar till att skydda utredning och lagföring, inte trafiksäkerheten, och kommer att omfatta fall där trafiknykterhetsbrott överhuvudtaget inte har begåtts. Med hänsyn till det kan sådana konsekvenser som nu pekats på vara av mindre intresse eller åtminstone behöva se annorlunda ut vid efterförtäring och efterbruk än vid trafiknykterhetsbrott.

Ikraftträdande

De nya bestämmelserna bör kunna träda i kraft den 1 juli 2014. Några särskilda övergångsbestämmelser behövs inte. Av 5 § första stycket lagen (1964:163) om införande av brottsbalken följer att bestämmelserna inte får tillämpas på ett sådant sätt att de ges retroaktiv verkan.

Kostnader

En kriminalisering av efterförtäring och efterbruk innebär att ytterligare uppgifter läggs på Polisen, Tullverket, Kustbevakningen, åklagarna och domstolarna samt Rättsmedicinalverket (RMV). Även Kriminalvården kan i mindre mån komma att påverkas i de fall strängare påföljder än böter döms ut.

Frågor om efterförtäring och efterbruk uppkommer dock redan i dag i de ärenden och mål om trafiknykterhetsbrott som myndigheterna hanterar. Utredningsåtgärder vidtas för att förekomma eller vederlägga påståenden om efterförtäring och efterbruk. Exempelvis tas vid misstänkt alkoholpåverkan ofta blodprov och dubbla urinprov från den misstänkte. RMV lägger ned

stora resurser på att bedöma om sådana påståenden är riktiga eller inte. Bevisning i frågan förs i domstol, t.ex. i form av förhör med en sakkunnig från RMV. En nykriminalisering torde därför inte leda till någon ökad arbetsbelastning hos myndigheterna i dessa avseenden.

Kriminaliseringen kan i stället i viss omfattning medföra ett minskat behov av utredningsåtgärder och bevisföring om tidpunkten för förtäringen eller bruket vid misstänkta trafiknykterhetsbrott. Detta bl.a. därför att straffansvaret torde få den effekten att efterförtäring och efterbruk, eller oriktiga påståenden om detta, minskar något. I så fall minskar också resursåtgången hos myndigheterna, inte minst hos RMV.

Antalet ärenden och mål hos myndigheterna kan dock antas öka något, eftersom en del fall som i dag inte lagförs som trafiknykterhetsbrott på grund av bristande bevisning kommer att kunna lagföras som efterförtäring- eller efterbruksbrott.

Sammantaget torde kriminaliseringen inte leda till ökade kostnader för de berörda myndigheterna. Eventuella kostnadsökningar ska finansieras inom ramen för befintliga anslag.

7.3 Straffbestämmelsernas lydelse och en kommentar

Lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

4 b §

Den som efter att ha fört ett motordrivet fordon eller en spårvagn inom de närmaste sex timmarna efter färden förtär en alkoholhaltig dryck eller brukar narkotika eller något annat medel som avses i 4 § och då inser eller har skälig anledning att anta att färden kan medföra utredning om rattfylleri, döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Första stycket gäller inte om narkotika brukas i enlighet med en läkares eller en annan behörig receptutfärdares ordination. Första

stycket gäller inte heller om föraren efter färden har lämnat blodprov eller alkoholutandningsprov eller undersökts av en läkare enligt beslut av utredande myndighet eller om den myndigheten har beslutat att en sådan provtagning eller undersökning inte ska göras.

Till ansvar enligt första stycket döms inte, om ansvar för gärningen kan dömas ut enligt 4 eller 4 a §.

Paragrafen är ny. I den straffbeläggs användning av berusande medel efter framförande av fordon som omfattas av lagen.

Enligt *första stycket* döms den som efter att ha fört ett motordrivet fordon eller en spårvagn inom de närmaste sex timmarna efter färden förtär en alkoholhaltig dryck och då inser eller har skälig anledning att anta att färden kan medföra utredning om rattfylleri enligt 4 §. Detsamma gäller om föraren brukar narkotika eller något annat medel som avses i 4 §.

Straffansvaret omfattar samma personer, förare, och fordon som omfattas av bestämmelsen om rattfylleri i 4 §. Sådant förande av fordon i påverkat tillstånd som avses i fjärde och femte styckena i den paragrafen omfattas inte. Straffansvaret omfattar både alkoholförtäring och bruk av narkotika och andra medel som avses i 4 §. Hänvisningen till 4 § innebär att det som omfattas är narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) och andra medel som ger upphov till trafikfarlig påverkan. Vilken sort och mängd alkohol, narkotika eller annat medel som används samt graden av påverkan hos föraren saknar betydelse. Förtäringen eller bruket ska ske inom sex timmar från det att färden har avslutats. Enbart ett oriktigt påstående om förtäring eller bruk är inte straffbart. I subjektivt hänseende krävs uppsåt till de nu behandlade rekvisiten. Samtliga uppsåtsformer är tillämpliga.

En förutsättning för straffansvar är vidare att föraren, när han eller hon förtär alkoholen eller brukar narkotikan eller det berusande medlet, inser eller har skälig anledning att anta att färden kan medföra utredning om rattfylleri. Rattfylleribrott kan utredas av polis, Tullverket, Kustbevakningen och åklagare. Detta rekvisit har både en objektiv sida och en subjektiv sida.

Objektivt sett krävs att det i det enskilda fallet har inträffat något under eller i omedelbart samband med färden som avviker från en i objektiv mening normal färd och som i sig ger anledning att misstänka rattfylleri.

Vidare krävs att färden kan komma till en brottsutredande myndighets kännedom, främst genom att myndigheten själv kan uppmärksamma den eller att en annan person än föraren kan uppmärksamma myndigheten på den. Någon högre grad av sannolikhet för detta krävs inte. I undantagsfall kan omständigheterna i det särskilda fallet vara sådana att möjligheten att det blir en utredning är utesluten eller försumbar vid tillfället. Kravet är då inte uppfyllt. Omständigheter av betydelse är bl.a. platsen och tiden för färden, färdens längd, att det inträffade inte drabbat någon annan eller annans egendom eller förarens relation till en annan person som varit inblandad i eller uppmärksammat det inträffade. Sådana omständigheter torde dock främst få betydelse vid bedömningen av om det föreligger uppsåt eller oaktsamhet i förhållande till en möjlig utredning.

Det krävs inte att det faktiskt blir en utredning om rattfylleri. Inte heller måste en möjlig utredning kunna aktualiseras inom sex timmar från färden. Utredning om annat brott än rattfylleri omfattas inte.

Föraren ska vid tidpunkten för alkoholförtäringen, narkotikabruket eller bruket av medlet inse, dvs. ha uppsåt till, eller ha skälig anledning att anta, dvs. vara oaktsam i förhållande till, att färden kan medföra en rattfylleriutredning. Samtliga uppsåtformer och både s.k. medveten och omedveten oaktsamhet avses. Oaktsamhet föreligger om föraren inser risken för att färden kan medföra en rattfylleriutredning, men inte är likgiltig inför denna risk, eller åtminstone bör inse att det finns en sådan risk.

Vid prövningen av om det subjektiva rekvisitet är uppfyllt ska förarens personliga förmåga till bedömning vid tillfället beaktas. Förmågan kan vara betydligt reducerad efter en svårare trafikolycka. Exempelvis kan en förare som har kört helt nykter eller efter att ha använt ett narkotikaklassat läkemedel på ordinerat sätt bli starkt upprörd grund på av olyckan och därför dricka

alkohol eller överdosera läkemedlet efter färden. Varje påverkan på förmågan som är en följd av det som inträffat medför dock inte en så reducerad förmåga att föraren inte ens varit oaktsam. I övrigt får samtliga omständigheter i det enskilda fallet beaktas vid prövningen. Omständigheter av betydelse är bl.a. vad som inträffat, var och när detta skett, förarens eventuella relation till annan som varit involverad i eller uppmärksammat detta och om föraren beskylls för rattfylleri i tidsmässigt samband med det inträffade.

Det objektiva kravet på att det kan bli en rattfylleriutredning torde i regel vara uppfyllt när en förare stoppats i en trafikkontroll och då, innan kontrollen är slutförd, dricker alkohol eller brukar narkotika eller något annat berusande medel på platsen. Föraren har då som regel också uppsåt till den omständigheten. Detsamma gäller normalt om föraren använder alkohol, narkotika eller ett annat berusande medel efter att ha avvikit från en sådan kontroll.

Vid en trafikolycka som involverat ett annat fordon, en annan trafikant än en motorfordonsförare eller annans egendom i övrigt bör vidare det objektiva kravet på att färden kan medföra en rattfylleriutredning oftast vara uppfyllt. Om föraren då smiter från olycksplatsen, föreligger i regel också uppsåt till att det kan bli en sådan utredning. Uppsåt eller åtminstone oaktsamhet bör normalt också anses föreligga när olyckan har medfört personskador eller större materiella skador, även om föraren stannar kvar på platsen. I de fall det inte har uppstått personskador och inte heller eller endast mindre materiella skador, och parterna kanske till och med enas om hur eventuella skador ska regleras, kan det brista i fråga om uppsåt och oaktsamhet. För att avgöra detta måste också beaktas t.ex. om motparten eller någon annan märker en alkoholpåverkan hos föraren omedelbart efter färden och relationen mellan den personen och föraren.

Vid singelolyckor som inte skadat annans egendom, t.ex. avåknningar, kan det objektiva kravet också många gånger vara uppfyllt. Fordonet kan då t.ex. ligga i diket eller finnas ute på ett fält eller annars på en plats som inte är avsedd för fordonstrafik

och som är synlig från vägen. Även om fordonet inte är synligt, kan det finnas tydliga tecken på att det har inträffat en trafikolycka. Vidare kan fordonet efter olyckan ha ställts upp längs vägen men ha framträdande skador. I de flesta av dessa fall torde det också föreligga uppsåt eller oaktsamhet till att färden kan medföra en rattfylleriutredning.

Om föraren, innan någon uppmärksammat singelolyckan, hinner köra iväg med fordonet eller ställa upp fordonet på ett inte särskilt iögonfallande sätt och detta saknar påtagliga skador, brister det dock i det objektiva kravet. Detta kan gälla också om det funnits passagerare i fordonet, om förarens relation till passageraren utesluter att han eller hon kan uppmärksamma myndighet på färden. Ett annat exempel är när en nykter person kört i diket på grund av halka och lämnar bilen där och går hem till bostaden i sträng kyla och där får en alkoholhaltig dryck av sin partner för att värma sig. I detta fall kan det brista på den objektiva sidan, t.ex. om dikeskörningen skett på en privat väg hem till föraren eller om den skett på en mindre trafikerad väg och föraren återvänder relativt omgående och drar upp och kör eller forslar hem fordonet. I vart fall kan det i dessa situationer, beroende på omständigheterna i det enskilda fallet, saknas uppsåt eller oaktsamhet.

Ett ytterligare exempel på när färden objektivt sett kan medföra en rattfylleriutredning är när det kan visas att föraren före eller under färden har druckit alkohol i en sådan mängd att han eller hon kan ha överskridit den tillåtna promillegränsen. Föraren bör då normalt också inse eller ha skälig anledning att anta att färden kan medföra en sådan utredning. Föraren kan t.ex. ha druckit på en pub och sedan kört där ifrån. Någon gång kan dock omständigheterna vara sådana att det inte föreligger uppsåt eller oaktsamhet, t.ex. om föraren med hänsyn till var och när, och eventuellt inför vem, färden skett inte borde ha förstått att den skulle kunna iakttas eller anmälas. Exempelvis kan en person ha kört berusad en mycket kort sträcka mitt i natten för att omparkera sin bil. Om detta skett på en mycket ensligt belägen

plats där föraren varit ensam eller tillsammans med en familjemedlem, kan det brista redan på den objektiva sidan.

Även i vissa andra fall kan en färd ge anledning att utreda rattfylleri, t.ex. när färden har varit sådan som avses i bestämmelsen om vårdslöshet i trafik i 1 § eller när ett fordon har framförts vingligt och detta inte har varit helt tillfälligt. Om ett fordon enbart har framförts i alltför hög hastighet, bör normalt det motsatta gälla. Frågan om föraren vid sin efterförtäring eller sitt efterbruk har insett eller haft skälig anledning att anta att färden kan medföra en rattfylleriutredning får avgöras utifrån de närmare omständigheterna i det enskilda fallet.

Straffskalan sträcker sig från böter till fängelse i högst sex månader. Det innebär att straffet normalt bör bli böter. Någon gång bör ett strängare straff kunna komma i fråga, t.ex. när föraren ska dömas vid ett och samma tillfälle för ett stort antal efterförtäring- eller efterbruksbrott som ligger förhållandevis nära varandra i tiden. Ett annat exempel är när föraren efter en svår trafikolycka uppenbarligen har efterförtärt eller efterbrukat i avsikt att omöjliggöra utredningen av ett rattfylleribrott.

Ansvar för anstiftan av och medhjälp till efterförtäring och efterbruk kan följa enligt bestämmelserna i 23 kap. 4 § brottsbalken. I praktiken torde sådant ansvar vara sällsynt.

Av *andra stycket* följer att det inte är straffbart enligt första stycket att bruka narkotika i enlighet med vad en läkare eller en annan behörig receptutfärdare har ordinerat. Däremot är det straffbart att överdosera förskrivna narkotika, om övriga förutsättningar för straffansvar är uppfyllda. Av *andra stycket* följer vidare att straffansvar enligt första stycket inte kommer i fråga om föraren efter färden har lämnat blodprov eller alkoholutandningsprov eller undersökts av en läkare enligt beslut av den myndighet som kan utreda rattfylleri. Detsamma gäller om den myndigheten har beslutat att en sådan provtagning eller undersökning inte ska göras. Med beslut av myndighet avses både beslut av myndighetens undersökningsledare och beslut i bråds-kande fall av en polisman eller en tjänsteman vid Tullverket eller Kustbevakningen.

Enligt *tredje stycket* ska straffansvar för efterförtäring och efterbruk enligt första stycket inte dömas ut, om ansvar kan dömas ut för rattfylleri eller grovt rattfylleri enligt 4 respektive 4 a §. Straffansvaret enligt förevarande paragraf är alltså subsidiärt i förhållande till ansvaret för rattfylleribrotten. Om ansvar döms ut för efterbruk av narkotika enligt denna paragraf, bör narkotikabruket inte också medföra ansvar för narkotikabrott enligt narkotikastrafflagen.

Lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg

30 a §

Den som efter att ha fört ett maskindrivet spårfordon på tunnelbana inom de närmaste sex timmarna efter färden förtär en alkoholhaltig dryck eller brukar narkotika eller något annat medel som avses i 30 § och då inser eller har skälig anledning att anta att färden kan medföra utredning om brott enligt den paragrafen, döms till böter eller fängelse i högst sex månader. Det som föreskrivs om den som har fört ett fordon och färden gäller också den som annars har fullgjort en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten vid tunnelbana och fullgörandet av uppgiften.

Första stycket gäller inte om narkotika brukas i enlighet med en läkares eller en annan behörig receptutfärdares ordination. Första stycket gäller inte heller om den som avses där efter färden eller fullgörandet av uppgiften har lämnat blodprov eller alkoholutandningsprov eller undersökts av en läkare enligt beslut av utredande myndighet eller om den myndigheten har beslutat att en sådan provtagning eller undersökning inte ska göras.

Paragrafen är ny. I den straffbeläggs användning av berusande medel efter framförande av fordon eller fullgörande av viss annan uppgift som omfattas av lagen. Straffansvaret omfattar samma personer och fordon som avses i bestämmelsen om trafiknykterhetsbrott i 30 §.

Enligt *första styckets första mening* döms den som efter att ha fört ett maskindrivet spårfordon på tunnelbana inom de närmaste sex timmarna efter färden förtär en alkoholhaltig dryck och då inser eller har skälig anledning att anta att färden kan medföra utredning om trafiknykterhetsbrott enligt 30 §. Detsamma gäller om föraren brukar narkotika eller något annat medel som avses i den paragrafen. Av *andra meningen* följer att motsvarande straffansvar gäller för den som annars har fullgjort en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten vid tunnelbana och som inom de närmaste sex timmarna efter fullgörandet av uppgiften förtär alkohol eller brukar narkotika eller något annat berusande medel. I detta fall ska fullgörandet av uppgiften kunna medföra utredning om brott enligt 30 §. Bedömningen får göras bl.a. med hänsyn till vilken avvikelse från det normala sättet att utföra den aktuella uppgiften på som det är fråga om i det enskilda fallet. Personen ska också inse eller ha skälig anledning att anta att fullgörandet av uppgiften kan medföra en sådan brottsutredning. Trafiknykterhetsbrott enligt 30 § kan utredas av polis eller åklagare. Straffskalan sträcker sig från böter till fängelse i högst sex månader.

Av *andra stycket* följer att det inte är straffbart enligt första stycket att bruka narkotika i enlighet med vad en läkare eller en annan behörig receptutfärdare har ordinerat. Av andra stycket följer vidare att straffansvar enligt första stycket inte kommer i fråga om den som avses där efter färden eller fullgörandet av uppgiften har lämnat blodprov eller alkoholutandningsprov eller undersökts av en läkare enligt beslut av den myndighet som kan utreda brott enligt 30 §. Detsamma gäller om den myndigheten har beslutat att en sådan provtagning eller undersökning inte ska göras.

I fråga om den närmare innebörden av paragrafen i övrigt hänvisas till kommentaren till 4 b § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

33 §

Till ansvar enligt 29 eller 31 § döms inte i ringa fall.

Till ansvar enligt 29 eller 31 § döms inte, om ansvar för gärningen kan dömas ut enligt brottsbalken.

Till ansvar enligt 30 a § döms inte, om ansvar för gärningen kan dömas ut enligt 30 §.

Paragrafen handlar bl.a. om vilken straffbestämmelse som ska medföra straffansvar när flera straffbestämmelser har överträtts genom ett visst beteende.

I första och andra styckena har språkliga moderniseringar gjorts. I andra stycket har också en mindre saklig ändring gjorts för att bestämmelsen ska få motsvarande verkan som bestämmelsen i det nya sista stycket. Ändringen innebär att det numera är möjligt att tillämpa de subsidiära bestämmelserna i lagen när ansvar enligt brottsbalken är uteslutet på grund av processuella skäl.

Av det nya tredje stycket följer att straffansvar för efterförtäring och efterbruk enligt 30 a § inte ska dömas ut, om ansvar döms ut för trafiknykterhetsbrott enligt 30 §. Om ansvar döms ut för efterbruk av narkotika enligt 30 a §, bör narkotikabruket inte också medföra ansvar för narkotikabrott enligt narkotikastrafflagen (1968:64).

Sjölagen (1994:1009)**20 kap.****5 a §**

Den som efter att ha framfört ett fartyg inom de närmaste sex timmarna efter färden förtär en alkoholhaltig dryck eller brukar narkotika eller något annat medel som avses i 4 § och då inser eller har skäligen anledning att anta att färden kan medföra utredning om sjöfylleri, döms till böter eller fängelse i högst sex månader. Det som föreskrivs om den som har framfört ett fartyg och färden gäller också

den som i övrigt på ett fartyg har fullgjort en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och fullgörandet av uppgiften.

Första stycket gäller inte om narkotika brukas i enlighet med en läkares eller en annan behörig receptutfärdares ordination. Första stycket gäller inte heller om den som avses där efter färden eller fullgörandet av uppgiften har lämnat blodprov eller alkoholutandningsprov eller undersökts av en läkare enligt beslut av utredande myndighet eller om den myndigheten har beslutat att en sådan provtagning eller undersökning inte ska göras.

Paragrafen är ny. I den straffbeläggs användning av berusande medel efter framförande av fartyg eller fullgörande av viss annan uppgift som omfattas av lagen. Straffansvaret omfattar samma personer som avses i bestämmelsen om sjöfylleri i 4 § i förevarande kapitel. Det omfattar vidare alla fartyg, dvs. även sådana fartyg som inte omfattas av den s.k. promilleregeln i 4 § första stycket.

Enligt *första styckets första mening* döms den som efter att ha framfört ett fartyg inom de närmaste sex timmarna efter färden förtär en alkoholhaltig dryck och då inser eller har skälig anledning att anta att färden kan medföra utredning om sjöfylleri enligt 4 §. Detsamma gäller om han eller hon brukar narkotika eller något annat medel som avses i den paragrafen. Av *andra meningen* följer att motsvarande straffansvar gäller för den som i övrigt på ett fartyg har fullgjort en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och som inom de närmaste sex timmarna efter fullgörandet av uppgiften förtär alkohol eller brukar narkotika eller något annat berusande medel. I detta fall ska fullgörandet av uppgiften kunna medföra utredning om sjöfylleri. Bedömningen får göras bl.a. med hänsyn till vilken avvikelse från det normala sättet att utföra den aktuella uppgiften på som det är fråga om i det enskilda fallet. Personen ska också inse eller ha skälig anledning att anta att fullgörandet av uppgiften kan medföra en sådan brottsutredning. Sjöfylleri enligt 4 § kan utredas av polis, Kustbevakningen eller åklagare. Straffskalan sträcker sig från böter till fängelse i högst sex månader.

Av *andra stycket* följer att det inte är straffbart enligt första stycket att bruka narkotika i enlighet med vad en läkare eller en annan behörig receptutfärdare har ordinerat. Av *andra stycket* följer vidare att straffansvar enligt första stycket inte kommer i fråga om den som avses där efter färden eller fullgörandet av uppgiften har lämnat blodprov eller alkoholutandningsprov eller undersökts av en läkare enligt beslut av den myndighet som kan utreda sjöfylleri. Detsamma gäller om den myndigheten har beslutat att en sådan provtagning eller undersökning inte ska göras.

I fråga om den närmare innebörden av paragrafen i övrigt hänvisas till kommentaren till 4 b § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

15 §

Om flera har medverkat till en gärning som avses i 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8 eller 9 §, gäller 23 kap. brottsbalken.

Till ansvar enligt denna lag döms inte, om ansvar för gärningen kan dömas ut enligt brottsbalken.

Till ansvar enligt 5 a § döms inte, om ansvar för gärningen kan dömas ut enligt 4 eller 5 §.

Paragrafen handlar bl.a. om vilken straffbestämmelse som ska medföra straffansvar när flera straffbestämmelser har överträtts genom ett visst beteende.

Andra stycket har moderniserats språkligt. En mindre saklig ändring har också gjorts för att bestämmelsen ska få motsvarande verkan som bestämmelsen i det nya sista stycket. Ändringen innebär att det numera är möjligt att tillämpa de subsidiära bestämmelserna i lagen när ansvar enligt brottsbalken är uteslutet på grund av processuella skäl.

Av det nya *tredje stycket* följer att straffansvar för efterförtäring och efterbruk enligt 5 a § inte ska dömas ut, om ansvar döms ut för sjöfylleri eller grovt sjöfylleri enligt 4 respektive 5 §. Om ansvar döms ut för efterbruk av narkotika enligt 5 a §, bör narkotikabruket inte också medföra ansvar för narkotikabrott enligt narkotikastrafflagen (1968:64).

Järnvägslagen (2004:519)**10 kap.****2 a §**

Den som efter att ha fört ett maskindrivet spårfordon på järnväg inom de närmaste sex timmarna efter färden förtär en alkoholhaltig dryck eller brukar narkotika eller något annat medel som avses i 2 § och då inser eller har skälig anledning att anta att färden kan medföra utredning om brott enligt den paragrafen, döms till böter eller fängelse i högst sex månader. Det som föreskrivs om den som har fört ett fordon och färden gäller också den som annars har fullgjort en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten vid järnväg och fullgörandet av uppgiften.

Första stycket gäller inte om narkotika brukas i enlighet med en läkares eller en annan behörig receptutfärdares ordination. Första stycket gäller inte heller om den som avses där efter färden eller fullgörandet av uppgiften har lämnat blodprov eller alkoholutandningsprov eller undersökts av en läkare enligt beslut av utredande myndighet eller om den myndigheten har beslutat att en sådan provtagning eller undersökning inte ska göras.

Paragrafen är ny. I den straffbeläggs användning av berusande medel efter framförande av fordon eller fullgörande av viss annan uppgift som omfattas av lagen. Straffansvaret omfattar samma personer och fordon som avses i bestämmelsen om trafiknykterhetsbrott i 2 § i förevarande kapitel.

Enligt *första styckets första mening* döms den som efter att ha fört ett maskindrivet spårfordon på järnväg inom de närmaste sex timmarna efter färden förtär en alkoholhaltig dryck och då inser eller har skälig anledning att anta att färden kan medföra utredning om trafiknykterhetsbrott enligt 2 §. Detsamma gäller om föraren brukar narkotika eller något annat medel som avses i den paragrafen. Av *andra meningen* följer att motsvarande straffansvar gäller för den som annars har fullgjort en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten vid järnväg och som inom de närmaste sex timmarna efter fullgörandet av uppgiften förtär

alkohol eller brukar narkotika eller något annat berusande medel. I detta fall ska fullgörandet av uppgiften kunna medföra utredning om brott enligt 2 §. Bedömningen får göras bl.a. med hänsyn till vilken avvikelse från det normala sättet att utföra den aktuella uppgiften på som det är fråga om i det enskilda fallet. Personen ska också inse eller ha skälig anledning att anta att fullgörandet av uppgiften kan medföra en sådan brottsutredning. Trafiknykterhetsbrott enligt 2 § kan utredas av polis eller åklagare. Straffskalan sträcker sig från böter till fängelse i högst sex månader.

Av *andra stycket* följer att det inte är straffbart enligt första stycket att bruka narkotika i enlighet med vad en läkare eller en annan behörig receptutfärdare har ordinerat. Av andra stycket följer vidare att straffansvar enligt första stycket inte kommer i fråga om den som avses där efter färden eller fullgörandet av uppgiften har lämnat blodprov eller alkoholutandningsprov eller undersökts av en läkare enligt beslut av den myndighet som kan utreda brott enligt 2 §. Detsamma gäller om den myndigheten har beslutat att en sådan provtagning eller undersökning inte ska göras.

I fråga om den närmare innebörden av paragrafen i övrigt hänvisas till kommentaren till 4 b § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

5 §

Till ansvar enligt 1 eller 3 § *döms* inte i ringa fall.

Till ansvar enligt 1, 3 eller 4 § *döms* inte, om *ansvar för gärningen kan dömas ut enligt* brottsbalken. Till ansvar enligt 4 § *döms* inte heller, om *ansvar för gärningen kan dömas ut enligt* lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Till ansvar enligt 2 a § döms inte, om ansvar för gärningen kan dömas ut enligt 2 §.

Paragrafen handlar bl.a. om vilken straffbestämmelse som ska medföra straffansvar när flera straffbestämmelser har överträtts genom ett visst beteende.

I *första och andra styckena* har språkliga moderniseringar gjorts. I andra stycket har också mindre sakliga ändringar gjorts för att bestämmelserna ska få motsvarande verkan som bestämmelsen i det nya sista stycket. Ändringarna innebär att det numera är möjligt att tillämpa de subsidiära bestämmelserna i lagen när ansvar enligt brottsbalken eller lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott är uteslutet på grund av processuella skäl.

Av det nya *tredje stycket* följer att straffansvar för efterförtäring och efterbruk enligt 2 a § inte ska dömas ut, om ansvar döms ut för trafiknykterhetsbrott enligt 2 §. Om ansvar döms ut för efterbruk av narkotika enligt 2 a §, bör narkotikabruket inte också medföra ansvar för narkotikabrott enligt narkotikastrafflagen (1968:64).

Luftfartslagen (2010:500)

13 kap.

3 a §

Den som efter att ha manövrerat ett luftfartyg inom de närmaste sex timmarna efter fullgörandet av uppgiften förtär en alkoholhaltig dryck eller brukar narkotika eller något annat medel som avses i 2 § och då inser eller har skälig anledning att anta att fullgörandet kan medföra utredning om flygfylleri, döms till böter eller fängelse i högst sex månader. Detsamma gäller den som i övrigt ombord på ett luftfartyg har fullgjort en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten och den som har utövat en tjänst som anges i 6 kap. 20 §.

Första stycket gäller inte om narkotika brukas i enlighet med en läkares eller en annan behörig receptutfärdares ordination. Första stycket gäller inte heller om den som avses där efter fullgörandet av uppgiften har lämnat blodprov eller alkoholutandningsprov eller undersökts av en läkare enligt beslut av utredande myndighet eller om den myndigheten har beslutat att en sådan provtagning eller undersökning inte ska göras.

Paragrafen är ny. I den straffbeläggs användning av berusande medel efter manövrering av luftfartyg eller fullgörande av vissa andra uppgifter som omfattas av lagen. Straffansvaret omfattar samma personer som avses i bestämmelsen om flygfylleri i 2 § i förevarande kapitel.

Enligt *första styckets första mening* döms den som efter att ha manövrerat ett luftfartyg inom de närmaste sex timmarna efter fullgörandet av uppgiften förtär en alkoholhaltig dryck och då inser eller har skälig anledning att anta att fullgörandet kan medföra utredning om flygfylleri enligt 2 §. Detsamma gäller om han eller hon brukar narkotika eller något annat medel som avses i den paragrafen. Av *andra meningen* följer att motsvarande straffansvar gäller för den som i övrigt ombord på ett luftfartyg har fullgjort en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten och den som har utövat en tjänst som anges i 6 kap. 20 §. I dessa fall är det också fullgörandet av uppgiften som ska kunna medföra utredning om flygfylleri. Personen ska även inse eller ha skälig anledning att anta detta. Bedömningen av om fullgörandet av uppgiften kan medföra en sådan brottsutredning får göras bl.a. med hänsyn till vilken avvikelse från det normala sättet att utföra den aktuella uppgiften på som det är fråga om i det enskilda fallet. Flygfylleri enligt 2 § kan utredas av polis eller åklagare. Straffskalan sträcker sig från böter till fängelse i högst sex månader.

Av *andra stycket* följer att det inte är straffbart enligt första stycket att bruka narkotika i enlighet med vad en läkare eller en annan behörig receptutfärdare har ordinerat. Av andra stycket följer vidare att straffansvar enligt första stycket inte kommer i fråga om den som avses där efter fullgörandet av uppgiften har lämnat blodprov eller alkoholutandningsprov eller undersökts av en läkare enligt beslut av den myndighet som kan utreda flygfylleri. Detsamma gäller om den myndigheten har beslutat att en sådan provtagning eller undersökning inte ska göras.

I fråga om den närmare innebörden av paragrafen i övrigt hänvisas till kommentaren till 4 b § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

9 §

Till ansvar enligt denna lag döms inte, om *ansvar för gärningen kan dömas ut enligt* brottsbalken, eller om gärningen utgör överträdelse av ett föreläggande eller förbud som förenats med vite.

Till ansvar enligt 3 a § döms inte, om ansvar för gärningen kan dömas ut enligt 2 eller 3 §.

Paragrafen handlar bl.a. om vilken straffbestämmelse som ska medföra straffansvar när flera straffbestämmelser har överträtts genom ett visst beteende.

I *första stycket* har en mindre saklig ändring gjorts för att bestämmelsen ska få motsvarande verkan som bestämmelsen i det nya andra stycket. Ändringen innebär att det numera är möjligt att tillämpa de subsidiära bestämmelserna i lagen när ansvar enligt brottsbalken är uteslutet på grund av processuella skäl.

Av det nya *andra stycket* följer att straffansvar för efterförtäring och efterbruk enligt 3 a § inte ska dömas ut, om ansvar döms ut för flygfylleri eller grovt flygfylleri enligt 2 respektive 3 §. Om ansvar döms ut för efterbruk av narkotika enligt 3 a §, bör narkotikabruket inte också medföra ansvar för narkotikabrott enligt narkotikastrafflagen (1968:64).

7.4 Övriga bestämmelsers lydelse och en kommentar

Lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning

2 §

Om anledning förekommer att brott har förövats mot någon av de föreskrifter som avses i 1 §, har tjänsteman vid Kustbevakningen (kustbevakningstjänsteman) samma befogenhet som tillkommer polisman att

1. hålla förhör och vidta annan åtgärd med stöd av 23 kap. 3 § tredje stycket rättegångsbalken,
2. ta med någon till förhör med stöd av 23 kap. 8 § rättegångsbalken,
3. gripa någon med stöd av 24 kap. 7 § första stycket rättegångsbalken,
4. företa husrannsakan med stöd av 28 kap. 5 § rättegångsbalken, om åtgärden har till syfte att eftersöka den som ska gripas eller att verkställa beslag.

Om misstanken gäller brott som avses i 20 kap. 4, 5 *eller* 5 a § sjölagen (1994:1009), har en kustbevakningstjänsteman dessutom samma befogenhet som en polisman har

1. enligt 27 kap. 4 § rättegångsbalken att ta egendom i beslag,
2. enligt 28 kap. 5 § rättegångsbalken att göra husrannsakan i annat syfte än det som anges i första stycket 4, och
3. enligt 28 kap. 13 § rättegångsbalken att besluta om kroppsvisitation och kroppsbesiktning.

Beslagtagen egendom ska förvaras av Kustbevakningen, om inte åklagaren bestämmer något annat.

7 a §

Kustbevakningen får besluta att inleda förundersökning enligt 23 kap. rättegångsbalken om brott som avses i 20 kap. 4, 5 *eller* 5 a § sjölagen (1994:1009). De befogenheter och skyldigheter som undersökningsledaren har enligt rättegångsbalken gäller då Kustbevakningen. Myndigheten ska förordna särskilda befattningshavare att fullgöra myndighetens uppgifter.

Om saken inte är av enkel beskaffenhet, ska ledningen av förundersökningen övertas av åklagare så snart någon skäligen kan misstänkas för brottet. Åklagare ska också i andra fall överta ledningen när det behövs av särskilda skäl.

I paragraferna har en hänvisning till straffbestämmelsen om efterförtäring och efterbruk i 5 a § sjölagen (1994:1009) lagts till. De befogenheter som Kustbevakningen och kustbevakningstjänstemän har enligt dessa paragrafer gäller därmed också vid sådant brott.

Lagen (2008:322) om Tullverkets och Kustbevakningens befogenheter att ingripa mot rattfylleribrott

1 §

Denna lag innehåller bestämmelser om befogenheter för Tullverket och Kustbevakningen samt tjänstemän vid dessa myndigheter att vidta åtgärder för att förhindra, upptäcka och utreda brott enligt 4–4 b §§ lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

I paragrafen har en hänvisning till straffbestämmelsen om efterförtäring och efterbruk i 4 b § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott lagts till. De befogenheter som Tullverket och Kustbevakningen och myndigheternas tjänstemän har enligt förevarande lag gäller därmed också vid sådant brott.